

Apuntes para el Primer Crucero Transatlántico a la España Nacional (1939)

BEATRIZ CORREYERO RUIZ

Esta sería la manera más útil, eficaz e inmediata de contrarrestar toda la propaganda roja que en América han hecho los secuaces de Valencia, gastando cantidades cuantiosas.

En cambio nosotros con este Crucero, haríamos una propaganda efectiva al dar a conocer a los invitados oficiales el verdadero estado de la España Nacional y al ser conocida ésta por los periodistas invitados, sin que todo ello nos costase nada. Por el contrario, piénsese que todo el que viniese a España se dejaría aquí importantes cantidades de divisas¹.

En diciembre de 1937, la Oficina de Prensa y Propaganda de la Representación de España en Buenos Aires, apuntó el proyecto de realizar un magno crucero transatlántico a la España nacional, con carácter turístico y patriótico, y que habría de realizarse en el momento en que terminase la guerra y el Gobierno nacional fuese reconocido por los países americanos². Siete años antes ya se había realizado otro crucero desde Argentina, esta vez en reconocimiento de la República Española. El 13 de octubre de 1932 el diario argentino *Noticias Gráficas* anunciaba el proyecto de una «gran excursión de turismo en España» para «observar la obra que realiza la República, a la par que admirar las bellezas y valores que encierra». El Centro Republicano Español, institución que llevaba unos 25 años prestando sus servicios en Argentina, fue el encargado realizar las gestiones pertinentes para la preparación del crucero. Envío una comunicación al Patronato Nacional del Turismo, que entonces presidía el

¹ Fragmento de una carta escrita por D. José Ignacio Ramos, agregado de prensa y propaganda en Buenos Aires, fechada el 13 de marzo de 1938 y dirigida al Sr. Bolín, Jefe del Servicio Nacional del Turismo. Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA). Sección Cultura. Caja. 12379.

² Argentina dio su reconocimiento al gobierno español el 27 de febrero de 1939.

subsecretario de la Presidencia, Enrique Ramos, y el Gobierno español contestó que adoptaría todas las medidas oportunas para facilitar el viaje. La fecha se fijó de forma que los excursionistas pudieran estar en Madrid el 14 de abril para celebrar el Aniversario de la República.

El proyecto del año 1937 se hizo público en la revista *Orientación Española* y en las audiciones de radio controladas por la citada oficina, para llamar la atención de aquellas personas que, impacientes por visitar España iban a ser clientes cómodos y fáciles de las agencias turísticas que, sin otro fin que «explotar la coyuntura sentimental del final de la guerra», se disponían entonces a organizar estos viajes turísticos.

La realización de este Crucero, cuando aún no se contaba en nuestro país con una infraestructura turística, tenía un claro sentido propagandístico. Con él se quería contribuir a desvanecer las «falsedades» lanzadas por los republicanos en el exilio y servir al mismo tiempo de una propaganda «in situ» no tanto de las bellezas del país, como de los valores por los que luchaban los sublevados —la fe, la historia y la tradición—, y del heroísmo de sus habitantes, tras un año de contienda los franquistas se afianzaban como vencedores.

1. EL PROYECTO

El agregado de Prensa y Propaganda en Buenos Aires, D. José Ignacio Ramos fue el iniciador de este proyecto de Crucero a la España Nacional. Sin embargo, sabedor del importante valor propagandístico de la iniciativa, consideraba que correspondía al Estado español la organización de dicho evento:

«[...] Todo lo que con España y nuestro glorioso Movimiento se relacione, pertenece y es privativo del Estado español a través de sus organismos correspondientes. Por esto, los viajes colectivos que con carácter turístico y patriótico se organicen, esto es, viajes que estén integrados por entusiastas y partidarios de nuestra Causa que no van a visitar a España con la frialdad del simple turista sino que van a recorrer interesados los que fueron nuestros frentes de guerra y a cumplimentar a nuestras más altas autoridades deben estar organizados o, por lo menos, controlados por el Estado español que dirigirá y encauzará este movimiento turístico que nos aprovechará como una alta propaganda, no malográndolos al dejarlos a la iniciativa de empresas particulares de turismo que sólo han de explotarlos con fines comerciales»³.

En la fecha en que esta idea se apuntó —diciembre del 37— no existía organización oficial alguna de turismo en España. Por esto se pensó en un prin-

³ Fragmento de una carta escrita por D. José Ignacio Ramos, agregado de prensa y propaganda en Buenos Aires, fechada el 13 de marzo de 1938 y dirigida al Sr. Bolín, Jefe del Servicio Nacional del Turismo. Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA). Sección Cultura. Caja. 12379.

cipio desarrollarla por medio de la Oficina de Prensa y Propaganda de Buenos Aires ⁴. Pero una vez creado el Servicio Nacional del Turismo ⁵, era a él a quien incumbía por completo la organización y realización de este Crucero, cuyo momento propicio, como ya se había dicho, sería el de la terminación de la guerra, «cuando todos los países hispanoamericanos hubieran reconocido al nuevo gobierno».

1.1. Rutas y medios de transporte

El Crucero se realizaría utilizando dos o más vapores trasatlánticos de las compañías de navegación italianas y alemanas que habitualmente hacían el servicio de pasajeros entre Europa y América del Sur.

La partida se haría desde Buenos Aires, donde embarcarían los turistas de la Argentina y Chile. Se harían escalas en Montevideo, Santos y Río de Janeiro, para recoger a los turistas de Uruguay y Brasil.

El viaje se haría siguiendo la ruta normal de las líneas de navegación, hasta un puerto que podría ser Huelva, Cádiz o Málaga. Del puerto de desembarque seguirían los turistas en «autocars» a Sevilla, donde serían recibidos por el general Moscardó. De Toledo a Madrid, para ser recibidos por el General Franco.

El recorrido por España podría hacerse en 10 ó 15 días, estando estos itinerarios, con sus visitas y recepciones, alojamientos, etc. comprendidos en el precio del Crucero.

En América se darían billetes de ida, o de ida y vuelta pudiendo efectuarse el regreso en cualquier fecha, dentro de un plazo prudencial, utilizando cualquier barco de la misma compañía y de clase análoga.

Respecto a las embarcaciones que llevarían a los turistas se barajaban dos opciones:

Los barcos trasatlánticos empleados para este Crucero a España, harían el viaje con exclusividad y por cuenta del Crucero. Uno de ellos habría de ser de los de mayor categoría de los que hacen la travesía, siendo el más indicado una de las motonaves «Neptunia» u «Oceania» de la Compañía italiana, por ser sumamente confortables, lujosos y los que más éxito han tenido, sin que su precio sea excesivamente elevado.

El otro, u otros si fuesen más de dos, podría ser de clase inferior, por ejemplo cualquiera de los alemanes llamados «montes» de clase turística. Los precios, naturalmente, serían distintos, y en el primero viajarían los invitados de honor y Comisiones oficiales, y la salida se haría en la misma fecha o fechas próximas (son barcos de distinta velocidad) para coincidir en la llegada a España.

⁴ Más tarde «Agencia Oficial del Turismo Español en la Argentina»

⁵ Creado por Ley de 30 de enero de 1938.

Al viaje se le concedería el mayor carácter oficial y los excursionistas serían atendidos y agasajados durante los trece días de estancia oficial cuidando de su alojamiento y demás atenciones.

1.2. Comisiones e invitados oficiales

En el Crucero, además de los componentes que figurarían como simples turistas, enrolados en un crucero patriótico a la España liberada, irían *Comisiones constituidas por los elementos españoles y americanos que más se han destacado durante la guerra por su adhesión, apoyo y cooperación a la Causa nacional española*.

Se planteaba la formación de una Comisión por cada nación que interviniese en el Crucero. Vendrían, además como invitados de honor, con todo el trato de preferencia posible, un cierto número de personalidades americanas que, entre todos, podrían llegar a la cifra de cincuenta o sesenta.

Estos podrían ser altos funcionarios de los Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio, etc. Un alumno de cada una de las academias militares. Uno o dos altos Jefes del Ejército, armada y fuerzas aéreas. Un representante de la Iglesia, Obispo o Delegado, tres o cuatro representantes de sindicatos obreros afines a nuestras ideas. Un director, redactor o enviado especial de cada uno de los diarios más importantes de cada país. Un reportero de noticiarios cinematográficos, reporteros gráficos, etc., etc.

Podrían hacer también el viaje, no gratuitamente como los invitados oficiales, pero sí con un mayor o menor descuento, aquellos artistas, intelectuales, conferenciantes, o compañías teatrales que se hubiesen distinguido por su adhesión a nuestro Movimiento y que durante el viaje y su permanencia en España actuarían profesionalmente haciendo este Crucero más atractivo y de un carácter netamente españolista o hispanoamericano.

1.3. Repercusión en la propaganda de nuestro movimiento

La realización de este primer Crucero, previa una detenida y cuidada preparación, reportaría una propaganda enorme para el mejor conocimiento de la nueva España en el extranjero. Como además tendría carácter de propaganda antimarxista, era previsible con la ayuda de todas las agencias alemanas e italianas de turismo así como las entidades nacionalistas y antimarxistas de América. En España visitarían los turistas todos los museos antimarxistas, y verían todos los exponentes de la barbarie roja. Por esto se propuso el establecimiento de *Comisiones de propaganda del Crucero* en todas las principales capitales de las dos o tres naciones americanas que participasen. Estas

Comisiones estarían formadas por lo más «sano y entusiasta» de las colectividades españolas, auxiliadas técnicamente por las empresas de turismo, que tendrían una determinada comisión en la inscripción de turistas para el Crucero.

2. LA REALIZACIÓN

El proyecto se materializó, de acuerdo con lo previsto, un año después, nada más finalizar la guerra. El 22 de abril de 1939 partía del *Cabo San Antonio*, en Argentina, el *Primer Crucero Azul* con destino al puerto de Cádiz.

Los promotores del viaje tuvieron que vencer bastantes obstáculos para llevar a buen puerto su empresa. En primer lugar, luchar contra las campañas de la prensa izquierdista, empeñada en que fracasara el crucero ya que, según cuenta D. Ignacio Ramos: «se intentaron pleitos y embargos hasta tres días antes de salir el barco»⁶. En segundo lugar, la inminencia del estallido de una guerra en Europa había disuadido a muchos de embarcarse hacia España. Y por último, hasta el último momento se estuvieron haciendo gestiones para que el gobierno español permitiera a la Casa Ybarra expedir billetes de ida y vuelta, ya que había enviado órdenes de que solamente se vendiesen billetes de ida, con lo cual muchos turistas inscritos tuvieron que desistir de hacer el viaje porque el regreso en un vapor de otra compañía elevaba el costo del pasaje a casi el doble de lo que costaba la ida y vuelta en barcos de la misma compañía. En total, según consta en oficio⁷, la Agencia Oficial del Turismo Español en la Argentina destinó ocho mil pesos para la propaganda de este crucero.

Para el trayecto no se utilizó un barco de una compañía extranjera —alemana o italiana— como se había previsto, sino que las autoridades españolas dieron orden de que se hiciera en el único trasatlántico que quedaba en condiciones tras finalizar la guerra, el *Cabo San Antonio*⁸. En la toldilla de popa del barco podía leerse en un gran letrero: «Primer Crucero Azul de España».

⁶ Fragmento de una carta escrita por D. José Ignacio Ramos, agregado de prensa y propaganda en Buenos Aires, fechada el 13 de marzo de 1938 y dirigida al Sr. Bolín, Jefe del Servicio Nacional del Turismo. Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA). Sección Cultura. Caja. 12379.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Al comenzar la guerra este barco se hallaba en el muelle de Buenos Aires. Los tripulantes rojos se habían amotinado tratando de apoderarse del buque, pero el capitán José Lanz, logró sofocar la rebelión. Intervinieron las autoridades argentinas, que detuvieron a los sublevados y más tarde fueron deportados. Desde entonces el *Cabo San Antonio* permaneció fondeado en aquel puerto pero sin que el capitán y la tripulación lo abandonaran; por el contrario, constituyeron una falange naval y navegaron durante todo ese tiempo (tres años) para evitar posibles atentados. (Cit. en *ABC* 11/05/1939.)

El *Cabo San Antonio* se hundió a trescientas millas de Canarias a principios de enero de 1940 cuando hacía el trayecto entre Argentina y España. Todo fue a consecuencia de un incendio. El buque llevaba a bordo 250 pasajeros que se salvaron en su totalidad. (Recogido en *ABC* de 5/01/1940.)



GRANADA
Palacio del Generalife

PRIMER
CRUCERO
AZUL A
ESPAÑA

Organizado por el SERVICIO NACIONAL
DEL TURISMO ESPAÑOL y con el patrocina y la colaboración de la institución:
LEGIONARIOS CIVILES DE FRANCO

Salida de BUENOS AIRES el:
20 DE ABRIL DE 1939
en la moderna motonave

“CABO SAN ANTONIO”
(18.000 TONELADAS DE REGISTRO)

DESCUBRA UNA NUEVA ESPAÑA...
No falta Usted, a la hora de la victoria. Visite los maravillosos paisajes de Andalucía y el norte español. • Pero incorpórese también a la emoción de España, contemple a sus Generales, vea desfilar a los heroicos soldados, cubiertos aún con el polvo de las trincheras, cargados de gloria y de laureles... • Visite los campos de guerra en las primeras horas de la paz. • La hora de España, vuelve otra vez a ser la hora del Mundo. • Esta es también su hora para visitar España.

Contraportada de la revista *Orientación Española*, año III, núms. 34-35, 1939.

Muchos de los turistas embarcados en el crucero habían adquirido «bonos» para visitar las rutas de guerra⁹ y otros eran españoles que no tenían intención de visitar el itinerario turístico elaborado por el Servicio Nacional de Turismo, ya que su primer deseo era ver a sus familiares para después proseguir viaje por España y veranear en el norte.

Respecto al dinero de la venta de bonos y billetes del «Crucero Azul», el Banco Español del Río de la Plata debía girar a la cuenta del Servicio Nacional de Turismo, en el Banco de Bilbao de Londres, las libras equivalentes. Esta operación se realizó el 3 de junio de 1939, según una carta del Sr. Ramos dirigida al Sr. Bolín que encontramos en el AGA, Sección Cultura, Caja 12379.

Ignacio Ramos envió al Sr. Bolín la nómina de pasajeros que formaron parte de este *primer crucero azul*, tenemos constancia de este hecho gracias a otra carta, fechada en Buenos Aires el mismo día que partía la excursión, 22 de abril del 39¹⁰. No hemos encontrado la relación que debía acompañar a la misiva. Pero gracias a la prensa de la época sabemos que los turistas que tomaron parte en esta expedición fueron unos 200¹¹. Entre los invitados de honor figuraban los siguientes periodistas argentinos: el Coronel Don Carlos Gómez, crítico militar del diario *La Nación*¹², D. José R. Lence, director de *El Correo de Galicia*, el diario de mayor circulación entre los emigrantes, y D. Hilario Crespo, enviado de *El Diario Español*, de menor circulación, decano de la prensa es-

⁹ Las Rutas Nacionales de Guerra habían sido creadas por Decreto de 25 de mayo de 1938 con el objetivo de «invitar a todos los ciudadanos de los países civilizados» a recorrer nuestro país para «comprobar personalmente la tranquilidad y el orden que reina en las regiones recién conquistadas por las armas y en las que con toda comodidad podrán ver las huellas aún candentes de una de las epopeyas más grandes que registra la Historia» (Palabras recogidas del discurso de Serrano Súñer en la rueda de prensa de 7 de junio de 1938 que dio a conocer la noticia). Comenzaron a funcionar el 1 de julio del año 38 por el norte de España con dos posibles itinerarios: Irún-Oviedo (pasando por San Sebastián, Bilbao, Santander y Gijón) y Tuy-Santiago (a través de Lugo, Oviedo y Santander). En diciembre del 38 se inauguró la Ruta de Guerra del Sur con el siguiente itinerario: Ronda, Cádiz, Algeciras, Málaga, Granada, Córdoba y Sevilla. En 1940 las Rutas Nacionales de Guerra se convirtieron en Rutas Nacionales de España. Para más información sobre estas rutas consultar CORREYERO, Beatriz: «Las rutas de guerra y los periodistas portugueses» en NÚÑEZ DÍAZ-BALART, Mirta (et. al.) *El final de la guerra civil. El inicio de la posguerra (1939-1945)*. En prensa.

¹⁰ Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA). Sección Cultura. Caja. 12379.

¹¹ En el diario *Ya* de 22 de abril leemos el siguiente breve: «El *Cabo San Antonio* rumbo a Cádiz. Recuperado para nuestra Marina después de haber estado en litigio. Llegará el 8 de mayo con pasajeros y trigo. Trae a bordo 200 pasajeros y 7.700 toneladas de trigo, recientemente comprado por el Gobierno español».

¹² Sobre este personaje leemos en el diario *ABC* de 11 de mayo del 39 el siguiente panegírico: «El coronel Carlos R. Gómez [...] es quizá el escritor argentino que con más entusiasmo y mayor fe en la obras del Generalísimo y sus soldados, ha comentado la guerra española. Hombre de extraordinaria cultura ha reflejado en sus famosas crónicas semanales de *La Nación* de Buenos Aires, con una claridad insuperable, la verdad de nuestra lucha. Ni un solo momento vacilaron sus convicciones porque estaban basadas en un realismo militar que casi siempre se ha querido «ignorar» en el Extranjero. El coronel Carlos R. Gómez, gran amigo de España, excelente amigo de los españoles, se ha ganado con su labor la admiración de un país que ha aprendido a ser justo en la tragedia. Y que no olvida. Sea bienvenido.»

pañola en América. Estos invitados debían enviar crónicas desde los lugares que recorrieran realizando así una buena propaganda del turismo y, por extensión, del régimen franquista. La persona encargada de conducir al grupo fue D. Emilio Poblet, agregado de la Oficina de Prensa del Gobierno español en Argentina.

2.1. Llegada a España

La expedición llegó al puerto de Santa Cruz de Tenerife el 10 de mayo a las 4 de la tarde y fue recibido por el jefe local del Movimiento, Don Francisco Aguilar, acompañado de las demás autoridades y jerarquías tinerfeñas.

Los viajeros mostraron visiblemente su emoción al tocar tierra española. La población estaba engalanada con banderas y gallardetes; las bandas de música del Ejército y de la F.E.T. y de las J.O.N.S. tocaron los himnos nacionales y del Movimiento.

En el Gran Hotel Taoro se sirvió un almuerzo a los viajeros y después se organizó una excursión al monte de las Mercedes, desde donde se contempla uno de los más bellos paisajes de Tenerife y del mundo¹³.

Los excursionistas fueron obsequiados con un vino de honor por la organización de la F.E.T. y de las J.O.N.S. de La Laguna y en el campo de deportes las organizaciones juveniles realizaron una exhibición de instrucción premilitar y de ejercicios de gimnasia. Para concluir el acto, muchachas tinerfeñas, con trajes típicos, ofrecieron una exhibición de bailes regionales y canciones españolas.

Finalmente, el jefe local pronunció un discurso explicando el significado de nuestra lucha y el afán creador de la nueva España, con proyección hacia la América española, en misión de espíritu y sentimiento de raza¹⁴.

A las once de la noche de ese mismo día el buque zarpaba rumbo a Cádiz y a las 5 de la tarde del día 11 atracaba en el puerto gaditano.

[...] Todos los pasajeros aparecían sobre cubierta llevando banderas españolas y argentinas. Veíanse muchos uniformes de Falange. Desde antes de atracar los pasajeros venían vitoreando a España, a Franco y a la Argentina. Después, todas las personalidades que esperaban en el puerto a la motonave entonaron el «Cara al sol», repitiéndose los vítores. [...] ¹⁵.

¹³ Recogido en *ABC*, 11/05/1939.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Recogido en *ABC* 12/05/1939.

El gobernador civil, alcalde y otras personalidades subieron al buque para saludar a los pasajeros, en especial al coronel argentino D. Carlos R. Gómez que venía acompañado de su hija y que fue declarado huésped de honor de la ciudad. Por la noche se celebró una cena en el Hotel Atlántico en la que estuvieron presentes todas las autoridades españolas.

Al día siguiente los turistas argentinos, acompañados por el alcalde y el cónsul interino de la Argentina, recorrieron la ciudad gaditana visitando la iglesia de Capuchinos, la catedral, museo de Cultura, iglesia de San Felipe y la escuela infantil «José María Pemán».

El almuerzo tuvo lugar a bordo del *Cabo San Antonio* y asistieron los gerentes de la Casa Ibarra, de Sevilla, armadores del buque; el alcalde; el gobernador militar, cónsul de Argentina, presidente de la Diputación y demás personalidades entre las que figuraba D. José María Pemán.

Terminado el almuerzo los excursionistas partieron para recorrer la ruta de guerra del sur: Algeciras-Ronda-Málaga-Granada-Córdoba y Sevilla para llegar hasta Madrid donde asistirían al Desfile de la Victoria del 19 de mayo¹⁶. Terminada su estancia en la capital de España, y después de visitar el Alcázar de Toledo, recorrieron las rutas de guerra del norte.

3. «SEGUNDO CRUCERO AZUL»

El éxito del *Primer crucero azul* motivó que en tan sólo dos meses se planeara una nueva expedición de las mismas características, esta vez a petición expresa del Ministro de Gobernación.

Serrano Súñer escribió una carta a la señora Soledad Alonso de Drysdale encargándole que patrocinara una suscripción americana para construir una de las torres para el Pilar de Zaragoza y que organizara una «peregrinación» que llegara a España a principios de 1940, con motivo de las fiestas del XIX Centenario de la Virgen maña.

El día 2 de junio de 1939, ante el micrófono de la revista oficiosa argentina *Orientación española* y tras la lectura de la carta del Ministro de Gobernación español, la señora Drysdale anunció que aceptaba «el honroso encargo» que le había sido confiado y que desde ese mismo momento comenzaría a organizar la peregrinación que saldría de Buenos Aires el 6 de diciembre para llegar a Cádiz o Algeciras el 20 y que, después de recorrer brevemente Andalucía, rendiría tributo a la Virgen del Pilar en Zaragoza el día 2 de enero¹⁷.

¹⁶ Una información aparecida en *La Vanguardia* el 18 de mayo del 39 da noticia la salida, el día anterior y desde Sevilla, de autocares en los que viajaban los turistas argentinos hacia Madrid.

¹⁷ El diario *Ya* de 8-VIII-1939 se hace eco de esta noticia anunciado que el día 6 de noviembre partiría desde Buenos Aires el Segundo «crucero azul» para conmemorar las fiestas del XIX Centenario del Pilar.



Contraportada de la revista *Orientación Española*, año IV, núm. 41, 1940.

3.1. XIX Centenario de la Virgen del Pilar

El 2 de enero de 1940 los pasajeros del «Segundo Crucero Azul» se encontraban en tierras aragonesas. Zaragoza era un hervidero de gentes que desde todos los lugares del territorio nacional y desde el otro lado del Atlántico habían acudido al santuario mariano a celebrar el XIX centenario de la venida de la Virgen. El Pilar de Zaragoza, se convertía en el punto de mira de la Catolicidad y en un símbolo indiscutible de la fe española¹⁸. El discurso del Ministro de la Gobernación, Serrano Súñer, anunciaba así al mundo el comienzo del Año Jubilar:

«Españoles de todo el mundo. Los que habitáis el solar de la Patria y los que vivís lejos, del otro lado de los mares: Pueblos hermanos que formáis la gran comunidad hispánica. Católicos del orbe entero: Empieza hoy el año de gracia en el que recordamos la fecha —ya diecinueve veces centenaria— en que la Virgen María se apareció a Santiago el Mayor en las orillas del Ebro. Diecinueve siglos han pasado desde la construcción del primer templo mariano de la Cristiandad que ocupó el solar donde ahora nos reunimos en torno del Pilar que la Madre de Dios santificó con su planta.

Al notificar a todos la solemne conmemoración del gran suceso, nos cabe la fortuna de hacerlo en momentos en que España, bajo la guía augusta de la Virgen, con el esfuerzo de sus soldados y el sacrificio sublime de sus caídos, asume, otra vez en la Historia, la capitanía del espíritu.

Y al adorar —una vez más— en esta angélica capilla a la Reina de los Cielos, evocamos con emoción los grandes hechos que a través de los siglos han resonado con eco singular junto a esta piedra venerada desde la predicación jacobea en el primero de nuestra Era, hasta las épicas defensas de Belchite, de Teruel y de Huesca, todavía polvorientas de gloriosos escombros.

Y en esta hora devota, henchida de recuerdos y esperanzada de futuros la pedimos que nos mantenga unidos en la realización de nuestro destino y en línea invariable de fidelidad a nuestros muertos —protagonistas de nuestra Cruzada—, a fin de que sea fecundo en su sacrificio y para que la virtud y el honor sean respetados en el concierto de los pueblos y triunfo de la barbarie y del rencor anticristianos.

Las campañas de la Basílica —que hoy ostenta el título de Templo Nacional y Santuario de la Raza¹⁹— envían a todos los espacios el latido de este pueblo que, al comenzar la celebración del décimonono Centenario de la Venida de la Virgen en carne mortal, de rodillas implora ante su Trono la luz de la verdad, que es necesaria para seguir sin tropiezo los caminos de la grandeza y de la gloria»²⁰.

¹⁸ En diciembre del año 39 el Ministro de Gobernación, al poner la primera piedra en la futura hospedaría del Pilar, dijo que la Virgen del Pilar es la Virgen de la Victoria, de la victorea de España lo mismo frente a Rusia que frente a Napoleón (Recogido por al revista *Aragón* n.º oct.-nov.-dic. de 1939).

¹⁹ Por orden de 29 de diciembre de 1939 la Basílica del Pilar fue declarada Templo Nacional y Santuario de la Raza.

²⁰ Recogido en *ABC* 02/01/1940.

Zaragoza se convertía cada año en el centro de una magna *manifestación hispánica* y universal de fe. Pero la idea de Hispanidad se materializaría, de alguna manera, pocos meses después, en noviembre de 1940, al constituirse el Consejo de la Hispanidad —que a partir de 1946 pasó a denominarse *Instituto de cultura hispánica*—.

CONCLUSIONES

El 31 de marzo de 1939 toda España estaba en manos de los nacionales. La guerra de trincheras había terminado pero la batalla de la propaganda debía continuar. El nuevo Estado necesitaba consolidar su posición en la escena internacional, era el momento de volver la vista hacia los *pueblos hermanos*. No en vano el bando nacional había utilizado siempre la idea de Hispanidad como un instrumento de combate político y propagandístico. Tras la victoria, se esperaba que sus herederos, los pueblos latinoamericanos que un día formaron parte del antiguo Imperio español, aceptaran el liderazgo *natural* de la nueva España franquista. Con el objeto de relanzar las relaciones con los países hispanoamericanos se decide organizar un gran crucero trasatlántico de reconocimiento del nuevo Estado.

Los turistas argentinos embarcados en estos cruceros no venían a visitar un país, venían a visitar un Estado. Ellos contribuirían, a su modo, a hacer circular la leyenda de una nueva España que, acaudillada por Franco —«defensor de la fe y restaurador de la grandeza nacional española»— vivía en paz y caminaba hacia su destino histórico.

Se realizaron dos «peregrinaciones». La primera debía llegar a Madrid para presenciar el Gran Desfile de la Victoria: Doscientos mil hombres desfilando ante Franco en un desfile de veinticinco kilómetros de longitud. Esta exhibición de fuerza y de poder era el más claro símbolo de lo que pretendía ser España. La segunda, como motivo del XIX Centenario de la Virgen del Pilar coincidía con la que era, sin duda alguna, la gran ceremonia del Hispanismo: el día de la raza.

El franquismo siempre supo utilizar todos los medios a su alcance para hacer propaganda de su ideología y no tardó demasiado en darse cuenta de que el *turismo* era un elemento nada despreciable.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ FÚSTER, Luis: *Historia general del turismo de masas*. Alianza Editorial, Madrid, 1991.
GONZÁLEZ CALLEJA, E. y LIMÓN NEVADO, F.: *La hispanidad como instrumento de combate*. CSIC, Madrid, 1988.

REDONDO, Gonzalo: *Política, cultura y sociedad en la España de Franco 1939-1975*. 2 tomos. Eunsa, Navarra, 1999.

Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA)

DIARIOS ESPAÑOLES

- *ABC* (Madrid).
- *Ya* (Madrid).
- *La Vanguardia* (Cataluña).

REVISTAS

- *Aragón* (Zaragoza).
- *Orientación Española* (Argentina).