

LA AERONÁUTICA NAVAL Y EL VUELO DEL *PLUS ULTRA*. SUS MUTUAS INFLUENCIAS

Federico DE LA CUADRA DURÁN
Arquitecto Técnico

La intensa relación que existió entre la Aeronáutica Naval de los primeros años y el vuelo del *Plus Ultra* consistió fundamentalmente en un trasvase de influencias desde la Aeronáutica al vuelo y desde el vuelo a la Aeronáutica. De forma que mucho de lo que ocurrió dentro y fuera del hidroavión *Plus Ultra* fue consecuencia de las actitudes adoptadas por la Aeronáutica Naval, y mucho de lo que ocurrió en la Aeronáutica Naval ocurrió a causa de lo que pasó en aquel vuelo. Es decir que, entre ambas circunstancias, el vuelo del *Plus Ultra* y la Aeronáutica Naval, se produjo un gran flujo de mutuas influencias.

Sin embargo, me detendré especialmente en la que ejerció el vuelo del *Plus Ultra* sobre la Aeronáutica Naval porque, gracias a esta influencia, el entorno militar, político y social que rodeaba a esta incipiente Aeronáutica pudo desprenderse de la hostilidad imperante contra ella y contra el hecho de la existencia de una aviación específica para la Armada. Una hostilidad que, de haber continuado, hubiese acabado con la Aeronáutica Naval definitivamente.

Pero, antes de introducirme en el desarrollo de esta tesis, me gustaría advertir de que muchos de los hechos ocurridos durante aquel vuelo, aun cuando respondan exactamente a lo realmente ocurrido, no coinciden con lo establecido oficialmente por la historia. Esta circunstancia se debe, en gran parte, a la honorable actitud de muchas personas que mantuvieron ocultas estas verdades durante toda su vida, en la creencia de que, si las desvelaban, se iba a ver disminuida la gloria alcanzada por aquel vuelo, y en especial la gloria que se alcanzó con él para la patria. Entre estas personas se encontraban marinos, pilotos de los primeros años de la Aeronáutica Naval y hasta muchos de sus familiares, que permanecieron en silencio durante toda su vida.

Pues bien, hecha esta advertencia, el vuelo del que vamos a tratar fue realizado por dos oficiales de la Aeronáutica Militar, el comandante Ramón Franco y el capitán Julio Ruiz de Alda; por un oficial de la Aeronáutica Naval, el teniente de navío Juan Manuel Durán González, y por un mecánico de la Aeronáutica Militar, Pablo Rada, que partiendo desde España lograron cruzar por primera vez el Atlántico sur hasta llegar a Argentina.



Hidroavión *Plus Ultra*

Despegaron de Palos de la Frontera el 22 de enero de 1926 y recorrieron 10.500 kilómetros en siete etapas. Saliendo de Palos hicieron escala en Las Palmas, Praia (Cabo Verde), Fernando Noronha, Recife, Río de Janeiro, Montevideo y, finalmente, tomaron aguas en Buenos Aires, donde acabó el raid.

Millones de personas siguieron esta hazaña durante más de cuatro meses, que fue lo que duró el recorrido y los homenajes posteriores. Se dice que más de 400 millones de personas estuvieron pendientes de esta gesta, impacto mediático que, sin duda, resultó decisivo para que los hechos de los que vamos a ocuparnos se ocultaran durante tanto tiempo.



Recibimiento a los pilotos en Buenos Aires

Desde luego, ese ocultamiento queda suficientemente justificado si entendemos que del éxito de aquel vuelo dependía el acercamiento con los países hispanoamericanos, hijos de España desde siempre, pero de los que nos encontrábamos muy alejados desde los últimos procesos independentistas.

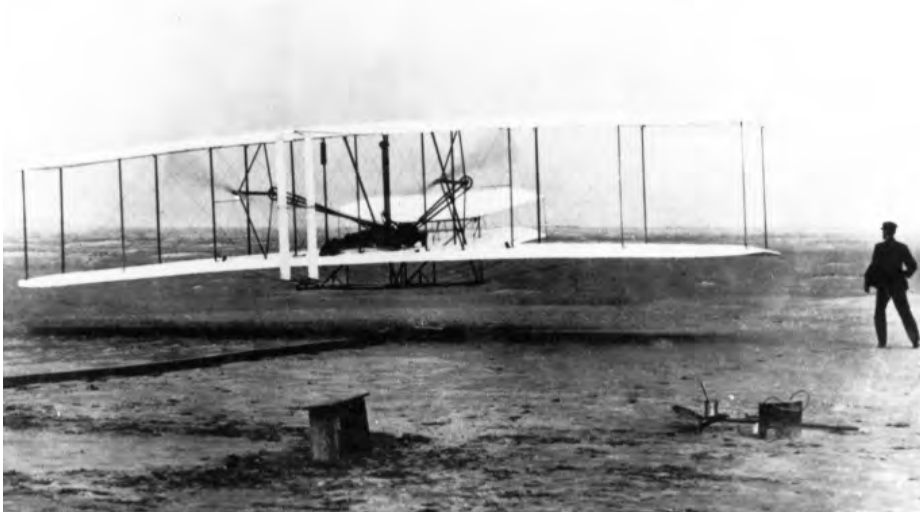
Sin duda, para la Aeronáutica Naval de aquellos primeros años, que es lo que realmente nos interesa, yo considero que, más que importante,

fue vital, como también veremos más tarde.

Pero, para que podáis entender con claridad las influencias que se desplazaron desde la Aeronáutica Naval a este vuelo y desde este vuelo a la Aeronáutica Naval, es necesario recurrir al contexto histórico de aquellos acontecimientos. En realidad, ningún asunto notable que haya sucedido en tiempo pasado puede entenderse bien sin situarlo en el contexto en que se desarrolló. Quizá bastaría decir, para conocer este contexto, que es a finales de 1903 cuando los hermanos Wright consiguen hacer volar a un aparato por primera vez. Debemos tener en cuenta que la Aeronáutica Militar española se creó en 1913, es decir solo diez años después de este momento, y la Aeronáutica Naval, de cuya fundación celebramos ahora los cien años, catorce escasos años después de que se grabaran estas imágenes. Así que, viendo volar estos aparatos, podemos deducir que ambas Aeronáuticas se fundaron, prácticamente, en los principios de la aviación.



Travesía del vuelo



Vuelo de los hermanos Wright (diciembre 1903)



Giulio Douhet

Pero no olvidemos que en los principios de cualquier ciencia el avance tecnológico se produce muy lentamente y que, por tanto, durante los siete primeros años de la aviación este desarrollo solo consigue que estos aparatos permanezcan unos minutos más en el aire y alcancen algunos metros más de altura. Nada hacía ver entonces que aquellos artificios pudiesen resultar útiles ni para el transporte ni para la guerra. Nada, por tanto, hacía vislumbrar un futuro brillante a este incipiente mundo de la aviación.

Sin embargo, y a pesar de todo, surge en 1909 (seis años después de este experimento) un visionario que ve en este mundo de la aviación un futuro insospechado por otros. Este visionario es el oficial del Cuerpo de Artillería del Ejército italiano capitán

Giulio Douhet. Nos detendremos brevemente en este personaje porque va a resultar esencial para entender la actitud que mantuvo la Aeronáutica Naval durante estos diez primeros años de su existencia.

Y es que Douhet, nada más ver uno de estos aparatos voladores, vislumbró rápidamente la potencialidad que estos ingenios podrían tener para el mundo de la guerra. Y, convencido de esta potencialidad, comenzó a escribir artículos exponiendo sus teorías. En realidad, aquellos artículos iban encaminados a convencer a las naciones de que había que dedicar tiempo y dinero a la aviación para su uso en la defensa de los territorios de soberanía.

Y en muy poco tiempo alcanzó, con estos artículos, una extraordinaria popularidad en los círculos políticos y militares, no solo de su país, sino de Francia, Alemania, Inglaterra y España. En uno de aquellos artículos, publicado ese año de 1909, para convencer a la opinión pública de la utilidad de los aviones dice textualmente: «Hasta ahora todos habíamos vivido ligados a la superficie terrestre (el mar y la tierra) y por lo tanto para atacar o defendernos necesitábamos el ejército y la marina, por eso no nos debe extrañar que ahora que el hombre puede volar, la atmósfera pueda llegar a convertirse en un campo de batalla» (1).

En otro de sus artículos señala con gran agudeza: «Puede haber naciones que no reciban el peso de las olas del mar, pero nunca habrá una nación que

(1) DOUHET, Giulio: *El Dominio del Aire*. Pág. 69.

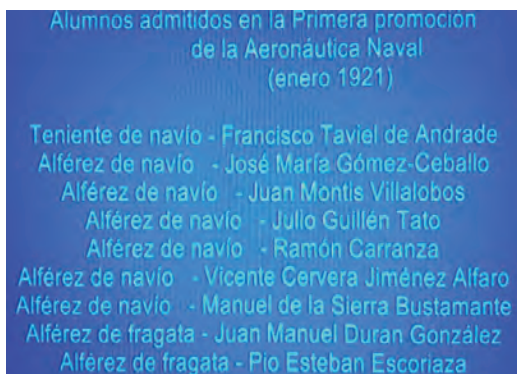
no reciba la caricia del aire. Así que no dudéis que en el futuro tendremos tres campos de batalla; la tierra, el mar y el aire. En cada uno de ellos, la lucha, será muy diferente, ya que las batallas se desarrollarán también en medios muy diferentes».

Pero, tras estos trabajos, las teorías de Douhet fueron creciendo hasta llegar a la que más nos interesa para el tema que vamos a tratar hoy, y que es la que expone en «Los problemas de la Aeronavegación», artículo publicado en 1910. En él, Douhet aconseja que no se debe ver a los aviones como un medio auxiliar de los ejércitos, sino como el «nacimiento de un tercer hermano de la gran familia bélica (...) más joven pero no menos importante». Esta idea causó años más tarde muchos problemas a la Aeronáutica Naval de los comienzos, tal y como veremos más adelante.



Emilio Herrera

En España, al igual que sucede en otros muchos países, dos años después de la publicación de este artículo, en febrero de 1913, se crea oficialmente la Aviación Militar. Ese mismo año (1913), España está inmersa en la guerra de Marruecos. Con motivo de esta contienda, el general José Marina, jefe de las fuerzas militares españolas en África, quiso contar con la cooperación del recién creado Servicio de Aeronáutica Militar, pero por falta de aviones y de pilotos la actuación hubo de aplazarse hasta 1914, año en que, por cierto, un avión pilotado por el comandante Emilio Herrera, demostrando ya su potencialidad, atravesó el estrecho de Gibraltar por primera vez. Y precisamente este mismo año, 1914, estalla la primera guerra mundial, que dura hasta 1918. Con el estallido de la Gran Guerra se desarrolla muchísimo la industria de la aviación y la técnica aeronáutica avanza a pasos agigantados. No obstante, es el año 1916 (y gracias al auténtico forjador que para la aviación fue la batalla de Verdún) el momento en que la idea de la Aeronáutica Naval comienza a adquirir su verdadera dimensión. Sobre todo porque 1916 es el año en el que, gracias a Douhet, se pueden obtener fotografías aéreas del campo de batalla a escalas 1:10.000, 1:5.000 y 1:2.000, lo que decanta su dimensión hacia un servicio de auxilio a los ejércitos. Pues bien, en este contexto que brevemente acabo de definir, y en ese mismo año (1916) —gracias a esta nueva tendencia del pensamiento aéreo—, se empieza a barajar la idea de crear en España una aeronáutica de apoyo a la Marina de Guerra. Y esta idea ve la luz al año siguiente (1917), cuando el contralmirante Manuel Flórez, entonces ministro



Primera promoción Aeronáutica Naval

de Marina, puso a consideración del Consejo de Ministros el proyecto de creación de la Aeronáutica Naval (2). Es importante que nos detengamos un momento en leer el escrito que Flórez mandó al rey Alfonso XIII como preámbulo de aquel decreto, porque es una auténtica definición de lo que se quería con aquella creación. Decía así: «Señor, nuestra nación no posee Aviación Naval especializada. La experiencia de la guerra actual, y los estudios hechos por otras naciones demuestran, sin

embargo, que dicha organización es completamente indispensable a la defensa nacional, pues según la concepción moderna los aeromóviles deben constituir la primera línea defensiva de la costa y como tal, les corresponde entre otros servicios el de exploración sobre el mar que no puede hacerse con fruto más que por personal que pertenezca a la Marina de guerra...» (3). De este escrito lo que interesa, para lo que estoy exponiendo, es que en él se abordan por primera vez estas dos cuestiones: 1) que la defensa y la exploración del espacio aéreo existente sobre las costas y los mares corresponderá en exclusiva a la recién creada Aeronáutica Naval; 2) que los aviadores de esa Aeronáutica deben pertenecer a la Marina. Tengamos muy en cuenta estos dos conceptos porque darán mucha guerra a la incipiente Aeronáutica Naval durante los diez primeros años de su existencia.

Otra cuestión que me interesa subrayar es que, a pesar de que es la propia Marina la que crea la Aeronáutica Naval, no todos los marinos estaban de acuerdo con su fundación. Algunos de la «vieja guardia» opinaban que la Armada se componía de buques y solo de buques, y que su campo de actuación era el mar y solo el mar. El espacio aéreo, decían, no era de su incumbencia. Y, al igual que Douhet, opinaban que la Marina no podía adentrarse en la tierra, ni el Ejército en el mar, de la misma manera ni la Armada ni el Ejército debían adentrarse en el aire.

Otro sector de la Marina, más moderado, aunque estaba de acuerdo con la implantación de la Aeronáutica Naval, como ese año estaba todavía en ejecución el plan Ferrándiz y el plan Miranda, creía que con la compra de aviones el Estado iba a distraer el dinero asignado para la construcción de estos buques y ambos planes se verían negativamente afectados, por lo que pensa-

(2) GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*. Tomo I. Pág. 22 (2002)

(3) MARTÍN DE LA ESCALERA, Rafael: *Nacimiento y desarrollo Aeronáutica Naval*.



Publicaciones de Giulio Douhet

ban que la creación de la Aeronáutica Naval debía esperar, al menos hasta concluir ambos planes.

Quizá por cuanto acabo de decir, quizá por las continuas crisis ministeriales que en esos años se dieron en España, o quizá porque Europa se encontraba en plena guerra mundial y no había nación que vendiera un avión, lo cierto es que hasta mediados de 1920 no entró en vigor aquel decreto. Y es en esa fecha cuando se nombra al capitán de fragata don Pedro Cardona para que se traslade a Londres y estudie e informe al Gobierno sobre los servicios necesarios para poner en marcha la aviación naval.

Ese mismo año se convocan las plazas de los cursos de pilotos, y en los primeros días de enero de 1921 se admiten nueve oficiales del Cuerpo General, que serían los pioneros de esta Aeronáutica Naval. Fueron nueve jóvenes, que desafiando a la opinión pública, quizá a lo que les aconsejaban sus familiares y posiblemente a cuanto les sugerían sus superiores, constituyeron la primera promoción de aquella incipiente Aeronáutica Naval.

Como se ve, la Aeronáutica Naval nacía llena de tensiones. Tensiones originadas por las agresivas teorías de Douhet, tensiones provenientes de los militares de la Aeronáutica Militar, y tensiones provocadas por muchos de sus propios compañeros de arma. Respecto a esto, dice Rafael de la Guardia, en su *Crónica de la Aeronáutica Naval*, que el día que don Pedro Cardona recibió en Barcelona a estos oficiales de la primera promoción, se dirigió a ellos diciéndoles: «Además de los peligros propios de especialidad, que por cierto libremente habéis elegido, vais a padecer otros procedentes de algunos sectores de la propia marina que no ha visto con simpatía este injerto de novísima técnica en su mentalidad tradicional y otros de sectores militares que presidi-

dos por el general Douhet, propugnan una sola aviación para todos los pilotos con independencia de su cuerpo de procedencia».

Desde luego, es difícil ponerse en el pellejo de aquellos jóvenes pilotos de la Aeronáutica Naval que, jugándose la vida diariamente al volar en aquellos inseguros aviones, sin paracaídas, sin cobertura, sin protección, encima tenían que soportar, en silencio, las opiniones de los militares, de los políticos, de los periodistas y hasta las de sus propios superiores de arma, que opinaban sobre la inutilidad de la función que estaban ejerciendo.

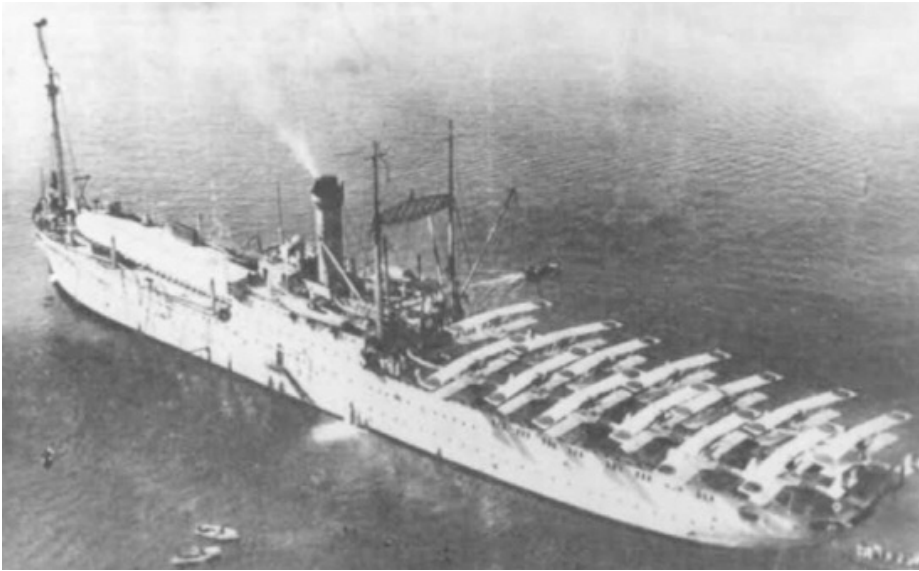
A estas tensiones, seguramente, habría que añadir aquellas otras que les sobrevendrían de sus propios padres, que temerosos de los peligros que iban a correr sus hijos habrían puesto mil reparos a que ingresaran en esta división. Desde luego, y sin ningún género de duda, los frentes con los que tenían que luchar aquellos primeros pilotos de la naciente Aeronáutica Naval ni eran fáciles ni eran pocos.

Pero de entre todos estos frentes al que más temía don Pedro Cardona era a Douhet. Y no le faltaba razón, sobre todo porque ese mismo año Douhet publica su mejor libro, *El dominio del aire*, donde sostiene su famosísima teoría del poder aéreo (4). En ella defiende que en la batalla siempre hay que buscar el punto débil del enemigo y atacar sobre él, sea cual sea ese punto, incluso si es civil. Esta teoría resulta muy importante porque revoluciona el mundo de la guerra. Hay que tener muy en cuenta que, hasta entonces, para lograr este objetivo (atacar donde convenía) había que romper primero el frente defensivo del enemigo; a partir de esta teoría, solo habría que sobrevolarlo. Esta teoría de Douhet era tan temida por Cardona porque, para ejecutarla, era necesario poseer una aviación única, grande y poderosa a la que había que destinar todos los recursos aéreos. La propuesta de Cardona, sin embargo, era dividir estos recursos en dos aviaciones auxiliares de los ejércitos, la aviación militar y la naval.

Pero, por desgracia para Cardona, desde aquella publicación las teorías de Douhet no hacían más que crecer por toda Europa. En España, durante el año 1922 aumentaron considerablemente los partidarios de una Aviación única e independiente de los ejércitos, y como consecuencia de ello la tensión se agravó tanto que llegó hasta el hemiciclo del Parlamento y, el 11 de mayo de 1922, el diputado a Cortes y coronel Felipe Crespo de Lara reiteró el deseo de su grupo político de fusionar urgentemente las Aeronáuticas Militar y Naval, lo que no se logró por la extraordinaria defensa que del argumento en contrario efectuó el almirante Buhigas.

Sin embargo, y a pesar de todo, este estado de tensión se rebaja en los primeros días de septiembre de 1923 gracias a que el comandante general de la Escuadra eleva al ministro de Marina un comunicado que decía: «La realidad viene a poner en evidencia lo imprescindible que es, que este servicio de aerostación [el *Dédalo*] esté constantemente dispuesto a actuar en África

(4) MARTÍN DE LA ESCALERA, Rafael: *Nacimiento y desarrollo Aeronáutica Naval*.



Portaeronaes *Dédalo*

desde el mar la mayor parte de las veces». Con este comunicado, al fin, se empezaba a considerar necesaria la división aérea naval, lo que llenó de optimismo a toda la Aeronáutica Naval, pues ahora no solo debía tener una misión observadora del mar (como se decía en su escrito fundacional), sino que además se le asignaba una misión ofensiva. Con motivo de esta decisión se ordenó la compra de doce hidroaviones para el *Dédalo*. Pero lo curioso es que en aquella orden del comandante general de la Escuadra se decía: «Se debe tener en cuenta que los hidroaviones [los que se comprasen] deben embestir una marejadilla a 100 km/h». Como se ve, en aquel momento no solo se reconocía ya a la Aeronáutica Naval su capacidad para el ataque, sino incluso para hacerlo desde el mar; más aún: desde un mar embravecido.

No obstante, y a pesar de esta aparente calma pública, las tensiones entre ambas Aeronáuticas (la Militar y la Naval) continuaban como siempre. La causa de las desavenencias siempre era la misma: el desacuerdo entre cuál de ellas debía actuar desde el mar y cuál desde tierra en la guerra de África que compartían. Estas desavenencias fueron tan grandes que llegaron a producir graves enfrentamientos entre el capitán de fragata Cardona, jefe de la División Naval, y el teniente coronel Kindelán, jefe de la Militar.

Sin embargo, a pesar de todo, y tal y como estaba establecido, transcurrido un año del encargo de aquellos hidroaviones, el 26 de julio de 1924, el *Dédalo*, con doce hidroaviones Supermarine a bordo, abandona Inglaterra y, después de soportar fuertes temporales en aguas del Atlántico, llega a Ceuta el 1 de agosto para incorporarse a las Fuerzas Navales del Norte de África.



Ramón Franco Bahamonde

Pero un hecho fortuito vino a dar al traste con el optimismo de aquellos jóvenes pilotos. El 25 de agosto, en el estrecho de Gibraltar soplaban un fortísimo viento de levante. A las ocho de la mañana, el *Dédalo* levó anclas y se dirigió al noreste (5) para capear el temporal. A las diez de la noche, tras un largo día de trasluchadas, el *Dédalo*, para buscar refugio en la Península, cambió el rumbo al norte, pero fuertes olas por su amura de estribor le obligaron a volver al rumbo anterior (noreste). En ese preciso momento, un balance muy violento arrojó al agua cinco aparatos, dejando tumbados sobre cubierta otros dos. Los cinco hidroaviones caídos al agua se pierden definitivamente; y, a pesar de que este hecho fue calificado por la Marina como fortuito, fue aprovechado por la prensa (bien jaleada por algunos políticos) para convencer a la opinión pública de la improcedencia de una aeronáutica naval. En la prensa

de aquellos días se llegó a decir que se había tirado inútilmente por la borda un millón y medio de pesetas, que era lo que habían costado los aviones. Y, lo que era peor, se dijo que la aeronáutica naval no solo era innecesaria para la guerra, sino incluso inútil para la Armada.

Como se puede ver por lo dicho, la supervivencia de la Aeronáutica Naval en estos primeros siete años de su existencia pasaba peligrosamente del ser al no ser en poquísimo tiempo. En algún momento de su existencia se reconocía la necesidad de una aeronáutica naval fuerte, como 1917, fecha en que se conviene que esta era la división competente para proteger las costas, o como en el año 1923, fecha en que se considera imprescindible la actuación del *Dédalo* en África. Sin embargo, estas actitudes positivas se mezclaban con otras que amilanaban las ilusiones de los pilotos, como aquella de 1922 en la que reciben un fuerte castigo de los políticos, o las tensiones entre Cardona y Kindelán de 1923, o las críticas por la pérdida de los Supermarines del *Dédalo* del año 1924. Por lo que ya en estos momentos, a causa de este ir y venir de ataques, aquellos jóvenes pilotos se encontraban muy desalentados.

(5) GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*-Tomo I- pag.205 (2002)

Pues bien, fue a finales de este año cuando Ramón Franco expone al general Soriano (director de la Aeronáutica española) que quería hacer un raid con el capitán de Ingenieros Mariano Barberán, que consistía en sobrevolar el océano Atlántico (una distancia de aproximadamente 10.500 km) y explorar la ruta que nos uniría por el aire con América del Sur (6). Es decir, se iba a explorar un océano a lo largo de, nada más y nada menos, que 10.500 kilómetros sin contar ni con la Aeronáutica Naval ni con los marinos, a pesar de que eran ellos los que tenían asignado en exclusiva el servicio de exploración sobre el mar.



Mariano Barberán

Al conocer la noticia, Cardona se indigna porque ve que, una vez más, se están pisoteando los compromisos que la Aeronáutica Naval tenía contraídos con el mar. Y sobre todo porque teme que un posible éxito de este vuelo confirme la teoría de Douhet de una aviación única, capaz de volar sin barreras por los cielos de la tierra y del mar.

Para parar el golpe, Cardona envía misivas al general Soriano pidiéndole que no dé traslado al gobierno de la nación de esa propuesta de Franco. Sin embargo, y pese a todas estas peticiones, el general Soriano cursa la proposición.

Mientras el Gobierno se toma su tiempo en decidir, Mariano Barberán causa baja en la Aeronáutica Militar, tras tener unas desavenencias con un compañero. Para sustituirle se presenta voluntario Julio Ruiz de Alda, capitán observador de la Aeronáutica Militar. La presentación voluntaria de Ruiz de Alda fue aceptada inmediatamente por Franco. Hay que tener en cuenta que Ruiz de Alda no era piloto, sino observador, y este matiz era importantísimo para Franco porque, desaparecido Barberán, este iba a quedar como el único y primer piloto en realizar este vuelo. Para entender bien esta actitud de Franco hay que recurrir al libro escrito por Carmen Guisasola (esposa de Franco en aquellos días) titulado *Mi vida con Franco*, en el que, desvelando parte del carácter de su marido, decía: «... a medida que el proyecto del viaje fue tomando forma, a Ramón Franco se le presentó un problema —que si para muchos tal vez no tuviera importancia— para él era fundamental y, que no era otro que dejar claro que él era quien mandaba la expedición».

(6) GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*-Tomo I- pag. 296 (2002)



Capitán Julio Ruiz de Alda

Esta actitud acompañó a Franco durante todo el vuelo, hasta el punto de que, de resultas de esta ambición de gloria, modificó el relato de muchos de los hechos que ocurrieron. Sirva como ejemplo de lo que os digo el relato que hace en su libro *De Palos al Plata* de cómo pidió al general Primo de Rivera el permiso para realizar el viaje.

En él dice textualmente: «En Larache le hablé al general Primo de Rivera de este vuelo, que le entusiasmo. Me dijo que nos reuniríamos con el ministro de Marina para que nos facilitara un buque que nos llevara los repuestos y el combustible» (7).

Y añade después sin rubor: «Primo de Rivera me dijo que el ministro de Marina llamaría al comandante del *Alsedo* para que yo le diera los datos de los servicios que debía efectuar el buque» (8). Como ustedes pueden comprender, don Miguel Primo de Rivera, general de

los Ejércitos, jefe absoluto del Estado y en aquel preciso momento ganador de la guerra de África, no se iba a dejar sorprender por un joven de veinticinco años, recién ascendido a comandante, que lo abordaba precipitadamente para proponerle un vuelo de locos a través de un océano inmenso. Y menos aún iba a aprobárselo deprisa y corriendo y, sin más reflexión, asegurarle que le iba a facilitar un buque. No cabe duda de que Franco, en su manía por mantener el protagonismo, según su libro había puesto a sus órdenes al comandante del *Alsedo*, al ministro de Marina y hasta al mismo general Primo de Rivera.

Pues no, las cosas no ocurrieron tal y como las cuenta Franco. En realidad, lo que ocurrió fue que Primo de Rivera, al conocer la propuesta de Franco, a través del informe del general Soriano, inmediatamente comprendió que este vuelo podía ser muy interesante para un acercamiento con los países hispanoamericanos. Hay que tener en cuenta que la política con Hispanoamérica fue una de las constantes principales de Primo de Rivera desde el principio de su mandato. Precisamente para apoyar esta política se estaba ya preparando la Exposición Hispanoamericana, que se iba a celebrar cuatro años después (en

(7) FRANCO, Ramón: *De Palos al Plata*, p. 55.

(8) *Ibidem*, p. 59.

1929) en Sevilla y Barcelona. Hasta tal punto Primo de Rivera vio posibilidades a este vuelo para su proyecto, que solo doce días antes de que el *Plus Ultra* partiera para América hizo un desmembramiento del órgano central denominado «Sección Política» (organismo equivalente hoy al Ministerio de Asuntos Exteriores) y creó la «Sección de Política de América».

Es decir, Primo de Rivera comprendió, enseguida, que la propuesta de Franco —una propuesta exclusivamente técnica, consistente en cruzar en avión el Atlántico sur por primera vez— había que convertirla en una propuesta política para

— Proclamar al mundo el desarrollo técnico alcanzado por España

— Conseguir un acercamiento con los pueblos de habla hispana.



Miguel Primo de Rivera

Por eso, y sin dudarlo, defendió ardientemente en el primer Consejo de Ministros que tuvo la propuesta de Franco. Dicen que Primo de Rivera puso tanto interés en este vuelo que dijo en aquel Consejo de Ministros que España no podía permitirse el lujo de que fracasara.

Se sabe, también, que en aquel Consejo el ministro de Marina, vicealmirante Cornejo, dijo que, una vez examinado el proyecto de Franco, le habían surgido serias dudas sobre su éxito. Sobre todo porque en él se decía que «la garantía del éxito de este vuelo estaba en una buena navegación a la estima y en el acertado empleo de un radiogoniómetro, pero solo en las últimas 300 ó 400 millas de cada uno de sus recorridos».

Y que, sobre todo, se dudaba del éxito porque Franco, además, decía en aquel escrito que para ejecutar ese proyecto emplearía los diversos medios de navegación que se emplean en la Aviación y en la Marina. Y que en aplicación de estos últimos (es decir en los de la Marina) había puesto a contribución sus escasos conocimientos.

Es decir, Franco pretendía recorrer, entre otras etapas, la de Cabo Verde a Recife, de 2.890 kilómetros y dieciocho horas de vuelo, navegando a la estima. Una etapa en la que no vería costa en todo el recorrido y en la que estaría sometido a fuertes vientos por proa, por popa y por las bandas que con toda seguridad le iban a originar grandísimas derivas. Y encima poseyendo — como él mismo dijo— escasos conocimientos de navegación.



Teniente de navío Juan Manuel Durán González

A la vista de este disparate, el Consejo de Ministros decidió que la Armada debía intervenir en la programación del vuelo. La orden del general Primo de Rivera al ministro de Marina fue tajante: «... evitar el fracaso por encima de todo».

Por otro lado, en ese mismo Consejo de Ministros se decidió que el hidroavión debía partir desde Palos de la Frontera, al modo en que lo hizo Cristóbal Colón. De esta forma se remarcaba la idea de un redescubrimiento de América. España en 1492 descubrió América por el mar y en 1926 la descubriría por el aire. Así que, cumpliendo el mandato del Consejo de Ministros, la Armada se puso a organizar el vuelo.

Y, una vez estudiado el informe de Franco, el alto mando de la Armada llegó a la conclusión de que el triunfo de este vuelo no era posible:

1º.— Si no acompañaban al hidroavión dos buques de la Armada.

2º.— Si no iba a bordo del hidroavión un piloto de la Aeronáutica Naval

El piloto designado fue el teniente de navío Juan Manuel Durán González, piloto de la primera promoción de la Aeronáutica Naval, estudioso de la navegación marítima y con suficiente experiencia náutica y aérea. Pero esta decisión de embarcar a Durán en el *Plus Ultra* cayó a Franco como un jarro de agua fría. Tanto es así que Carmen Guisasola dice que «cuando Franco se enteró de este nombramiento amenazó al general Soriano con abandonarlo todo».

Pero el proyecto había crecido tanto que, con Franco o sin él, ya era imposible detenerlo. Así que, al ver que era imposible evitar el acompañamiento de un piloto de la Aeronáutica Naval, Franco cambia de estrategia y decide falsear la verdadera razón del nombramiento de Durán, de tal forma que, en *De Palos al Plata*, la orden del ministro la cuenta diciendo que: «el ministro me manifestó su deseo de que fuera en la expedición algún oficial de la Aeronáutica Naval». Dicho de esta forma dejaba caer que el ministro no le daba una orden,

sino que le pedía un favor. Pero no: lo que le impuso el ministro, sin ningún género de duda, fue una orden. Durán debía ir a bordo del *Plus Ultra* durante toda la travesía, para auxiliarle en una disciplina que él desconocía: la navegación.

En otra ocasión puso por excusa que Durán había sido impuesto por la Marina como condición para que la Armada dejara los dos buques que le iban a acompañar, aseveración absurda también, porque nadie puede creer

que la Marina iba a imponer una condición para dejar unos barcos para una cuestión de Estado. Y es que, sobre todo y por encima de todo, Franco quería dejar claro a la opinión pública que él era el jefe porque, como podéis ver en los gráficos, Durán tenía un currículum aéreo muy parecido al suyo, pero uno náutico mucho mejor.

En realidad, la obsesión de Franco era hacer todo lo posible para que nadie pudiese pensar que el triunfo del vuelo debía compartirlo con alguien.

Por el contrario, la designación de Durán se recibe con gran júbilo en la Aeronáutica Naval, pues con ello se reconocía públicamente que eran sus pilotos los más capacitados para navegar en el cielo de los mares.

La otra condición que la Marina había impuesto para asegurar el vuelo fue que debían acompañar al *Plus Ultra* dos buques. Para esta misión la Armada eligió los dos más modernos que tenía: el crucero *Blas de Lezo* y el destructor *Alsedo*.

Experiencia aérea		
	Franco	Durán
Curso piloto	1922	1923
Guerra África	si ---	si
Medalla mérito militar	si ---	si
Medalla África	si ---	si
Experiencia náutica		
Años navegacion	ninguno	--5 años

Currículos aéreos y navales de Franco y de Durán





Almirante Cervera Jácome

Al mando del *Blas de Lezo* estaba el entonces capitán de navío Ángel Cervera Jácome, que había combatido junto a su padre, cuando era teniente de navío, en la famosa batalla de Cuba de 1898. Fue ascendido a contralmirante pocos meses después de este vuelo. Y por su buena labor en esta misión se le condecoró con la Gran Cruz de San Hermenegildo.

Al mando del *Alsedo* estaba el entonces capitán de fragata José María Gámez, experimentadísimo marino que fue años más tarde vicealmirante jefe de la Base Naval y del Departamento Marítimo de Cádiz. Fue muy comentada la singladura que efectuó hasta Buenos Aires porque tuvo que desprenderse de gran parte de su tripulación para alojar los repuestos y a un médico con su equipo.

El crucero *Blas de Lezo*, como decíamos, era un barco muy moderno —se había entregado a la Armada ocho meses antes—. El *Alsedo* también lo era. Había sido construido hacía dieciséis meses y fue el primer buque de la Armada que utilizó fueloil. Era tan moderno de diseño que, aunque su misión acababa en Recife, continuó hasta Buenos Aires,

para hacer publicidad de la industria naval española.

Pero, al igual que el nombramiento de Durán, la designación de estos dos buques sentó mal a Franco, y para evitar que alguien pudiera pensar que habían sido designados para prestarle ayuda, dijo que los acompañarían, exclusivamente, para transportar el combustible y los repuestos. Sin embargo, nadie que conozca la categoría de aquellos buques y la de los profesionales que los mandaban puede pensar que semejantes naves y semejantes marinos se habían asignado solo para transportar combustible y repuestos. La realidad es que aquellos buques y aquellos marinos los acompañaban para misiones superiores. Habían sido designados nada más y nada menos que para asegurar el triunfo del raid. Por eso, para diseñar su trazado, el piloto del *Plus Ultra* (teniente de navío Durán) y los comandantes de los buques, Cervera y Gámez, mantienen reuniones con el ministro de Marina en Madrid.



Destructor *Alsedo*

Respecto a esta cuestión diré que, indagando sobre este asunto, encontré una publicación de la *Revista General de Marina* de marzo de 1926, es decir publicada después de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires. En ella, el entonces capitán de corbeta Rafael Estrada Arnaiz publica un trabajo muy interesante titulado «La moderna navegación astronómica, marítima y aérea», donde detalla pormenorizada y minuciosamente el proceso de los cálculos necesarios para realizar con sextante un vuelo exactamente igual al del *Plus Ultra*.

Como decíamos, el artículo está publicado en marzo de 1926 y está fechado en Cartagena el 18 de febrero, a bordo del *Almirante Lobo*, aunque no pone de qué año. Pero lo curioso del caso es que el artículo se inicia con estas palabras: «Pronto hará tres años, el 18 de abril, que los admirables oficiales de la Marina portuguesa, contralmirante Couthino y capitán de fragata Cabral, amaraban con el hidro *Lusitania* en el Penedo de San Pedro». Hay que tener en cuenta que el vuelo del *Lusitania* se realizó en 1922 y que, por lo tanto, los tres años se cumplían el 18 de abril de 1925. Es decir, este artículo estaba escrito un año antes de que el *Plus Ultra* partiera para América.

Tras esta reflexión, enseguida me surgió una duda: ¿fue este el plan de vuelo trazado por Cervera, Gámez y Durán? Desde luego no tengo ningún dato que me lo asegure, pero si tenemos en cuenta que Estrada era un buen navegador, y muy reconocido por los muchos libros y artículos de navegación que ya entonces tenía publicados, y si además reparamos en la circunstancia de que había coincidido con Cervera, Gámez y Durán en las reuniones previas al desembarco de Alhucemas (en el que participaron los cuatro activamente: Cervera, como comandante del *Blas de Lezo*; Gámez, como comandante del *Alsedo*; Estrada, como comandante del transporte *Almirante Lobo*, y Durán,



Capitán de fragata José María Gámez

como piloto de la Aeronáutica Naval), se me hace impensable que, estando como estaban los cuatro involucrados ya en el proyecto del vuelo, no cambiaran impresiones sobre los rumbos a seguir, las escalas a hacer, las horas en que despegar. Por lo que no tengo más remedio que sospechar que el contenido de este artículo tuvo que ser tenido en cuenta por los marinos para diseñar su plan.

Sin embargo, que Franco empleara estos cálculos para desarrollar su vuelo lo pongo más en duda. Os contaré el porqué esta duda. El día 26 de enero, el *Plus Ultra* llegó a Cabo Verde procedente de Las Palmas. Desde allí el *Plus Ultra* iba a dar el gran salto al continente americano, Cabo Verde-Recife. En su puerto estaban esperándolo el *Blas de Lezo* y el *Alsedo*. El día 28, por la mañana, el comandante del *Blas de Lezo* convo-

có al comandante del *Alsedo* y a los tres pilotos del *Plus Ultra* a una reunión a bordo del crucero, para trazar el plan de actuación. Cervera expuso a los presentes el plan que habían trazado desde Madrid y que posiblemente coincidiera con el de Estrada. Allí se discutió si el gran vuelo Cabo Verde-Recife se debía hacer en una etapa o en dos. Cervera, Gámez y Durán eran partidarios de hacer escala en Fernando de Noronha, y así se lo hicieron saber a Ramón Franco. Los marinos no eran partidarios de hacer esta etapa en una sola singladura por dos razones: 1) porque al hacerla en una sola etapa, parte del vuelo tendrían que hacerlo de noche y el *Plus Ultra* no tenía medios para navegar y menos para amerizar sin luz; 2) porque el peso de la gasolina que tendrían que cargar en los depósitos del hidro podía poner en peligro el momento del despegue, opinión que compartía el asesor de Franco para este vuelo, el comandante Emilio Herrera.

Otra de las cuestiones que se debatió en aquella reunión fue el rumbo que debían seguir los buques y el hidroavión. Indudablemente, el hidro y los buques tenían que seguir rumbos coincidentes. El plan era que estos salieran un día antes que el hidroavión. El *Alsedo*, que era más rápido, fondearía a la altura de los Penedos de San Pedro, situándose a proa del hidro. El *Blas de Lezo*, más lento, navegaría al principio por su proa y más tarde por su popa. De esta forma, el hidroavión, mediante el radiogoniómetro, iba a estar en su trayecto casi todo el tiempo comunicado: con el *Blas de Lezo*, 600 millas; con el *Alsedo*, otras 600, y con Fernando de Noronha, 200. Es decir que estarían

cubiertos con el radiogoniómetro aproximadamente 1.400 kilómetros de los 2.305 de que se componía la travesía Cabo Verde-Fernando Noronha. Como se ve, esta estrategia era tan importante que, si alguno de los tres participantes no la cumplía, el hidroavión quedaría aislado en medio de un océano inmenso.

Sin embargo, y a pesar de todas las opiniones en contrario, Franco decide hacer la etapa en un solo vuelo desde Cabo Verde a Recife (2.845 km). Quizá la razón de esta absurda decisión pueda encontrarse en aquello que decía su mujer, Carmen Guisasola: «... para dejar claro que él era quien mandaba la expedición». Decidido esto, Franco tomó dos medidas trascendentales: 1) cargar los depósitos con 3.940 litros de gasolina, una carga excesiva; 2) desembarcar a Durán.



Almirante Rafael Estrada Arnaiz

Para desembarcar a Durán alegó que precisaba aliviar de peso al hidroavión, pero el peso de Durán (70 kg) era intrascendente para el hidro —nada comparado con los más de 3.500 kilos que llevaba—. En realidad, lo que interesaba de verdad a Franco era desembarcar al piloto de la Aeronáutica Naval, fuese como fuese. No tanto por los 70 kilos de que así se desembarazaba, sino porque con su desembarco resolvía dos cuestiones: 1) quedar como el único piloto que había cruzado el Atlántico (recordemos que Ruiz de Alda no era piloto); 2) demostrar que el cielo del mar no solo podía ser dominado por la Aeronáutica Naval (como defendían los marinos), sino que también podía serlo por un cuerpo de aviación independiente (tal y como defendía Douhet).

Así que Franco, saltándose todas las recomendaciones de sus superiores, tomó la decisión de desembarcar a Durán y hacer el recorrido de Cabo Verde hasta Recife en una sola etapa. Como es lógico, Cervera, Gámez y Durán no tuvieron más remedio que comunicar a sus superiores el desacuerdo con la decisión de Franco, especialmente el capitán de navío Cervera, responsable del triunfo de aquel vuelo, que lo comunicó al ministro de Marina. De esta circunstancia, sin embargo, nada supo la opinión pública.

Por el contrario, esta «insurrección» de Franco fue bien conocida por los pilotos de la Aeronáutica Naval, que vieron cómo, injustificadamente, se desembarcaba a uno de sus aviadores y se desobedecían todas las sensatas sugerencias de los comandantes de los dos buques. Desde luego, el conocimiento de esta decisión ejerció una influencia muy negativa sobre los pilotos

Carga prevista para el "Plus Ultra"	
3.940 litros gasolina	2.994 kg
220 litros de aceite motor	176 kg
Agua motor.....	105 kg
Repuestos y herramientas	80 kg
Equipajes	6 kg
Viveres	10 kg
Sextante, botes humos, cartas etc	30 kg
Franco, Alda, y Rada	215 kg
TOTAL	3.615Kg

Carga del hidroavión *Plus Ultra*

de la Aeronáutica Naval, porque todos advirtieron cómo Franco hacia intrusión en los derechos y obligaciones que ellos y solo ellos tenían contraídos con el mar.

Pues bien, una vez despejadas todas las incógnitas sobre el rumbo, la hora de salida y el punto de escala, el hidroavión despega de Cabo Verde con destino a la ciudad de Recife, en

Pernambuco, a las 06:10 y sin Durán a bordo. No habría escala en Noronha, tal y como le aconsejaba Cervera; la singladura se haría de una sola vez, y el hidroavión tendría que sobrevolar a los dos buques. Es decir, debería seguir el rumbo trazado por los marinos.

La verdad de lo que ocurrió en esta etapa la deducimos de la noticia que se publicó en el periódico *La Nación*, de Buenos Aires. En él se dice que, a las cinco menos diez de la tarde (fijaos bien: una hora y media antes de que el hidro amerizara en Noronha), el mando supremo de la isla (el teniente Queiroz) anunciaba que «Franco había partido a las 6,10 de la mañana con rumbo a Pernambuco». Es decir, Franco en ese momento (16:50 h), todavía pensaba llegar hasta Recife.

Al propio tiempo, el mismo periódico dice que el *Plus Ultra* perdió la conexión con el *Blas de Lezo* a las 09:30. Y, lo peor de todo, que no había logrado conectar con el *Alsedo* en ningún momento a lo largo de esta etapa. Quiere esto decir que Franco no siguió el rumbo que le habían marcado los marinos, porque de haberlo hecho se habría topado con las señales del *Alsedo* y de Fernando de Noronha, cosa que no pasó.

Veán en la línea de la izquierda —que es el rumbo previsto por Cervera— cómo el hidroavión sobrevuela al *Blas de Lezo*, al *Alsedo* y a la isla de Fernando de Noronha. Y cómo de esa forma el avión está continuamente en la influencia de las ondas de las emisoras de los barcos y de los puertos. Y vean la línea de la derecha, que es el rumbo presumiblemente seguido por Franco —como se sale de dicha influencia, se aleja de la costa de Brasil y hasta de la de Fernando de Noronha y dirige su rumbo hacia el interior del océano.

Pero ¿por qué Franco no siguió el rumbo marcado por los marinos? Podemos adivinar la respuesta recurriendo nuevamente a *La Nación*, periódico que, sin lugar a dudas, fue el que siguió con más exactitud y narró con más veracidad el vuelo del *Plus Ultra*. Pues bien, *La Nación* publicó que a las 17:45 un vapor alemán denominado *Arthus* le había comunicado que había avistado al *Plus Ultra* y que este se hallaba a 385 kilómetros de Fernando de Noronha. Por lo tanto, en el momento de la conexión con el *Arthus*, Franco estaba en algún punto de una circunferencia de 385 kilómetros de radio que rodeaba a Noronha. Dice también Franco en su libro que, tras su contacto con este buque, puso

rumbo a Fernando de Noronha. Es decir que antes de conectar con este barco Franco no sabía cuál era su posición. Fue cuando el *Arthus* se la comunicó por radio cuando el *Plus Ultra* puso rumbo a Fernando de Noronha. Dicho de otra forma más sencilla: tras ocho horas sin conexión con los buques de la Armada española, Franco se encontraba perdido, perdido en medio de un océano inmenso, sin referencias, sin marcas, sin señales, siguiendo un rumbo que le alejaba cada vez más de la costa y cuyo único fin era precipitarse en el mar tras quedar sin gasolina.



Vuelo de la tercera etapa del *Plus Ultra*

Pero, tal y como hemos dicho, sabemos, también gracias al periódico *La Nación*, que a las 17:45 el *Plus Ultra* se hallaba en algún punto de una circunferencia de 385 kilómetros de radio que rodeaba Noronha. Pero nos surge la siguiente duda: ¿le faltaban 385 kilómetros para llegar a Fernando de Noronha, o se había pasado de la isla 385 kilómetros? La noticia del periódico no aclara nada al respecto. Pero será otro periódico (esta vez español), *La Voz* del 11 de febrero de 1926, el que venga a despejar la duda. Este periódico desvela la incógnita pero sin saber que la estaba desvelando, porque lo que hace es (simplemente) reseñar la conversación que el rey Alfonso XIII tuvo por cable desde Málaga con el comandante Franco. En aquella conversación, el monarca, entre otras cosas, le dice: «Hazme el favor de adelantarme noticias del viaje e incidentes que hayas tenido. Sobre todo, después de haber pasado Fernando de Noronha y regresado a amarar a sus aguas».

Quedaba claro, con esta pregunta del rey, que Franco había dejado atrás la isla de Fernando de Noronha y que, por tanto, había recorrido al menos 535 kilómetros extra (la distancia entre Noronha y Recife), y a pesar de todo le sobraron 300 litros de gasolina. Digo esto porque, como esa distancia adicional que Franco recorrió hacia un destino inexistente es la misma que hay entre Fernando de Noronha y Recife, se puede decir sin miedo a equivocarse que, si hubiese seguido el rumbo trazado por los marinos, habría llegado a Recife con seguridad y además le habrían sobrado 300 litros de gasolina. Por lo tanto, y como conclusión a estos hechos, podríamos decir: 1) que Franco no pudo efectuar la singladura de Cabo Verde a Pernambuco, tal y como quería; 2) que tuvo que hacer escala en Fernando de Noronha porque no siguió el rumbo marcado por los marinos; 3) que, por no seguir ese rumbo, estuvo perdido en medio del Atlántico; 4) que, a pesar de haber recorrido inútilmente más de 500 kilómetros, le sobraron 300 litros de gasolina; 5) que, por lo tanto, no habría sido necesario desembarcar a Durán, que pesaba solo el equivalente a 80 litros de gasolina.

En realidad, de estos hechos que acabamos de exponer la Aeronáutica Naval sacó las siguientes influencias positivas: 1) el encargo a la Armada de



El avión del alférez de fragata García Charlo tras el accidente

asegurar el triunfo del vuelo, porque que con esta orden quedaba claro que el conocimiento del cielo existente sobre el mar pertenecía a los marinos y solo a ellos; 2) la decisión de incluir en el vuelo a un piloto de la Aeronáutica Naval, porque con ello se anunciaba que los aviadores pertenecientes a esta eran los únicos capacitados para volar sobre el cielo de los mares; 3) la designación de dos buques para asegurar el vuelo, pues con ello se reconocía que, en la mar, la navegación aérea, sobre todo en las grandes distancias, tenía que estar ligada a la marítima y que, por tanto, para volar con éxito sobre un océano sin referencias era necesario pertenecer a la Aeronáutica Naval; 4) el error en la elección de rumbo, porque fue la misma realidad la que vino a confirmar que solo un piloto de la Aeronáutica Naval podía ejecutar con éxito un vuelo a lo largo de un océano inmenso. Por todo esto, hay que convenir que este vuelo fue para la Aeronáutica Naval el final de un ciclo, pues a partir de estos hechos todos comprendieron que ligar los aviones a los barcos era no solo posible, sino necesario.

No obstante, acabado este ciclo, todavía quedaba un acontecimiento que vino a influir grandemente sobre la autoestima de la Aeronáutica Naval. Este acontecimiento puede compararse con el que imaginaron los generales del Cid Campeador en la batalla de los campos de Valencia, es decir ganar la guerra después de muerto. Nos referimos al heroico acto del teniente de navío Antonio Núñez para intentar salvar la vida de su compañero Juan Manuel Durán González, del mismo empleo, aquel que había sido tripulante de un vuelo tan provechoso para España y para la Aeronáutica Naval.

Los hechos ocurrieron transcurridos solo dos meses y medio desde el fin de los muchísimos homenajes y festejos celebrados en todo el país por el éxito del *Plus Ultra*. Fue el 18 de julio de 1926. Ya el teniente de navío Juan Manuel Durán se había incorporado a su destino en Barcelona y la Aeronáuti-

ca Naval participaba ese día en unas maniobras combinadas de las fuerzas aéreas y una división de destructores y torpederos. Una de las escuadrillas estaba al mando de Durán, y al terminar las maniobras y romper filas, el avión que pilotaba este y el que pilotaba el alférez de fragata García Charlo se rozaron sutilmente.



Vuelo de la tercera etapa del *Plus Ultra*

El alférez de fragata García Charlo logró tomar tierra, quedando el aparato totalmente

destrozado, aunque él logró salvar su vida. Sin embargo, el tripulado por Durán cayó precipitadamente al mar, muy cerca de donde volaba el dirigible S-1, que se encontraba al mando del teniente de navío Antonio Núñez.

Al ver Núñez que el hidroavión tripulado por Durán se hundía, puso rumbo hacia este y, al encontrarse en su vertical, se lanzó al agua desde más de 25 metros de altura con intención de salvarlo. Núñez consiguió su propósito, pero su heroísmo a la postre resultó estéril y, poco después, el teniente de navío Durán moría a bordo del *Alsedo*.

Había muerto Durán, sí, uno de los famosos aviadores del *Plus Ultra*, pero el gesto de Núñez redondeó la gesta y dio la vuelta al mundo. En el diario bonaerense *Gráfico* de 20 de julio de 1926 se dijo: «España ha perdido a uno de sus hijos gloriosos; pero la Aeronáutica Naval ha inscrito dos nombres, en lugar de uno, en la lista de sus héroes».

La muerte de Durán y el acto heroico de Núñez cerraron definitivamente el ciclo de incertidumbres, indefiniciones y críticas en que se encontraba inmersa la división aeronáutica de la Armada. A partir de estos hechos, la Aeronáutica Naval empezó a ser valorada por la sociedad, por los políticos, los militares y por los marinos. Desde ese momento, la Aeronáutica Naval dejó de estar cuestionada y empezó a ser considerada como imprescindible y necesaria para la patria. El esfuerzo, el tesón y el sacrificio de aquellos marinos lo había logrado. Precisamente, para honrar ese sacrificio y ese tesón he querido terminar recordando las imágenes de la exhibición que los aviadores de la patrulla Águila efectuaron sobre las aguas de la bahía de Cádiz en la celebración del primer centenario de la Aeronáutica Naval. Yo, al contemplarlas, imaginaba con emoción aquel momento, hace ahora algo más de noventa años, en que el hidroavión *Plus Ultra* amerizaba triunfante en Argentina con el teniente de navío Juan Manuel Durán a bordo.

Millones de personas contemplaron aquellas imágenes del hidroavión tomando aguas en la dársena del puerto de Buenos Aires, y millones de personas fueron también las que vieron en aquel gesto el resurgimiento de una España hasta entonces fuertemente deprimida por la pérdida de sus últimas



TN Juan Manuel Durán González

colonias americanas y una sangrienta guerra en África. Precisamente esta era la idea que Primo de Rivera quería propagar y por la que aprobó aquel vuelo con tanto entusiasmo; y es que Primo creía que, para sacar al país del estado de depresión económica y moral en que se encontraba, no solo era necesario el esfuerzo del Gobierno; también era imprescindible el del resto de los españoles.

Pero creía firmemente también que, para animar a los españoles a hacer ese esfuerzo, era imprescindible un acto, un gesto que excitara sus corazones y los pusiese a latir fuertemente. Así que, al conocer la propuesta de Franco, Primo de Rivera pensó que esta podría ser la señal tan esperada, por lo que la apoyó rápidamente.

Y, efectivamente: tal y como

pensaba Primo, fueron muchos los españoles que se pusieron a vibrar al ver la gesta de aquellos pilotos. Vibración que se extendió por todo el mundo, propagando la idea de que en España había jóvenes valientes que, con su trabajo, su valor y su inteligencia, eran capaces de poner a esta vieja nación a la cabeza en el concierto de las naciones.

A este gesto se le unió aquel otro, ideado también por Primo de Rivera, y que consistía en partir hacia América desde de Palos de la Frontera, como Cristóbal Colón. Y fueron, también, muchos los que, al ver partir el hidroavión, pensaron en un redescubrimiento de América. En 1492 España mostró (a un universo atónito) el descubrimiento de un nuevo continente a través del mar, y ahora, en 1926, se volvía a descubrir, pero a través del aire.

Y esta magnífica idea llevó a los países hispanohablantes a un reencuentro con sus viejas raíces, con sus viejas costumbres, con sus viejas familias hispanas. Muchos de aquellos hispanoamericanos eran descendientes de gallegos, de vascos o de andaluces, y al ver vibrar a la vieja España con esta gesta, se pusieron también a vibrar al unísono con ella, evocando el espíritu de sus antecesores. A partir de esta gesta, España se reencontró con los países hispanoamericanos: Cuba, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, México... En muchos de ellos se abrieron nuevas embajadas, se reforzaron otras, se firmaron tratados culturales, se reanudaron negocios, se acordaron convenios militares... En definitiva, España e Iberoamérica se volvieron a encontrar.



Franco, Ruiz de Alda, Durán y Gámez en la Casa Rosada, Buenos Aires

Como se puede ver, el mérito de esta gesta no fue el vuelo en sí (aunque ciertamente tuvo mucho valor), sino las consecuencias políticas que se dedujeron de él.

Y, pensando en estas cosas (mientras disfrutaba de las evoluciones de estos aviones), me acordaba también de cómo este vuelo, además de ser el impulsor de un reencuentro con los países hispanoamericanos, fue el causante de que en España se difundiera un generalizado optimismo que acabó con aquella vieja máxima de que España y lo español eran siempre lo peor.

Fue este vuelo, además, el promotor de la rotura de varios récords mundiales de distancia y velocidad, y desde luego ejemplo de proeza técnica de incomparable valor. Sin embargo, a mí lo que me interesaba (en aquellos momentos en que observaba a aquellos aviones evolucionar sobre el cielo de Rota) era ver cómo a causa de este vuelo, de su recorrido y sobre todo de sus lamentables errores, se logró crear ese fuerte flujo de influencias entre él y la Aeronáutica Naval de aquellos primeros años y ver cómo este flujo hizo posible que se rompieran todos aquellos tabúes que existían contra la creación y la existencia de una aeronáutica naval en España. Flujo que se produjo, sin duda, a causa de la historia que os he contado hoy y que nadie se ha atrevido a desvelar durante muchos años, por miedo a reducir el éxito alcanzado por España como consecuencia de aquel vuelo y, sobre todo, por no influir en las consecuencias políticas y económicas que generó.

Y pensando en estas cosas de la historia, la verdadera historia nunca contada del raid aéreo del *Plus Ultra* a Hispanoamérica, comprendí que esta fecha en que se celebra el primer centenario de la creación de la Aeronáutica Naval era un momento oportuno para desvelarla, en la seguridad de que al desvelarla no iba reducir la gloria alcanzada por España; más bien al contrario: descubriéndola, haría más patente y meritorio el esfuerzo que tantos tuvieron que hacer para lograrla.

Contemplando estas (sorprendentes) evoluciones y las de otros muchos aviones y helicópteros de la actual flotilla de aeronaves (que actuaron en este mismo acto) recordaba cómo este vuelo logró vencer el temor que el capitán de fragata Cardona tenía a aquellos sectores de la propia Marina que no veían con simpatía este injerto de novísima técnica en su mentalidad tradicional, y cómo venció también a aquel grupo de militares que, presididos por el general Douhet, propugnaban una sola aviación para todos los pilotos, con independencia de su cuerpo de procedencia. Y recordaba, en fin, lo positivo que fue este vuelo para la autoestima de aquella naciente Aeronáutica Naval.

Y, sobre todo, viendo estas imágenes, pensaba en el honroso silencio de Cervera. Un subordinado se le había sublevado, desobedeciendo sus órdenes, poniendo con ello no solo en peligro el éxito del vuelo, sino incluso la vida de sus tripulantes; y olvidando la afrenta que se le había hecho, a su prestigio personal y a su imagen, guardó público silencio durante toda su vida para no manchar la gloria alcanzada por este vuelo.

Fue también, desde luego, el silencio honorable de los pilotos de la Aeronáutica Naval, el de los mandos del *Blas de Lezo*, del *Alsedo* y el de otros muchos marinos lo que hizo posible que la gloria del triunfo alcanzado por España fuera mucho mayor. Silencio guardado por pilotos capaces de enfrentarse al riesgo que suponía volar en aquellos inseguros aparatos, sin paracaídas, sin arneses, sin protección. Riesgo que muchos tuvieron que pagar a costa de su vida, porque fueron muchos los pilotos que sufrieron accidentes y muchos los que murieron a bordo de sus aviones. Muchos pertenecientes a aquellas primeras promociones y otros muchos también de promociones posteriores. Jóvenes aviadores todos capaces de sacrificarse hasta dar la vida por su patria.

Así son los aviadores de la Armada, aviadores capaces de resistir los ataques de la prensa, de los políticos, de los militares y hasta de sus propios compañeros por defender la conveniencia de una aviación naval para la patria. Oficiales valientes, decididos y leales a la causa que les impone su comandante, capaces de sufrir en silencio y asumir como propios los errores de otros por el bien de la nación.

Por eso, es de justicia que termine honrándolos. Lo que he pensado hacer dedicándoles las mismas palabras con las que empieza el prólogo de mi libro *España, cuatro meses de gloria. La hazaña del Plus Ultra*, con prólogo escrito por el capitán de navío Luis Mollá y con las que me gusta terminar siempre que me refiero a aquellos héroes de las primeras promociones de la Aeronáutica Naval. Palabras que no son otras que las de una estrofa del himno de la

Aviación, que escribió José María Pemán pensando, con total seguridad, en aquellos aviadores que, después de haber dado su tiempo, su juventud y hasta su vida por una Aeronáutica posible y eficaz, habitan ya en lo más profundo del cielo y que dicen así:

*Volad,
alas gloriosas de España,
estrellas de un cielo radiante de sol.
Escribid sobre el viento, la hazaña,
la gloria infinita de ser español*