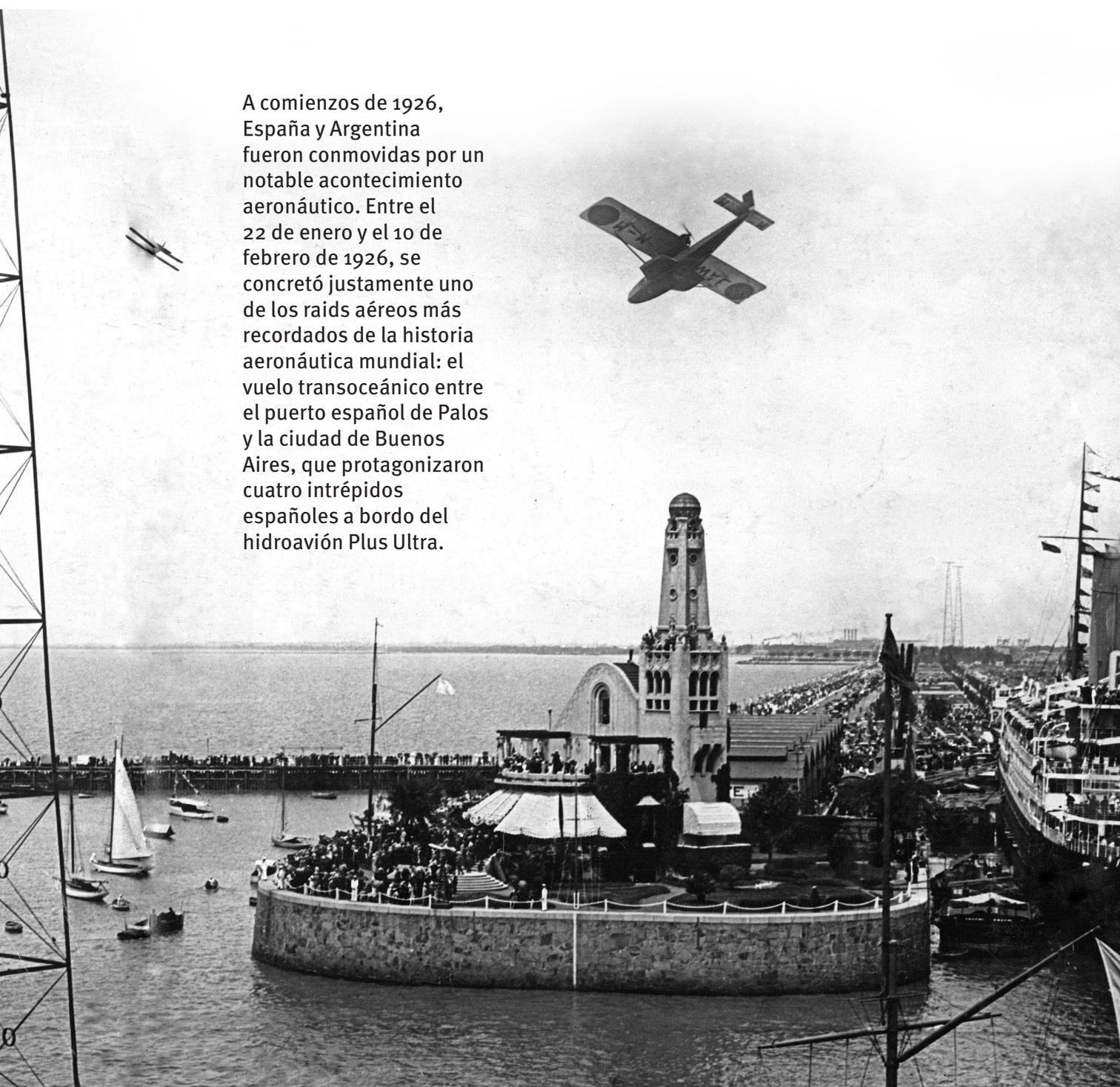


Por el prestigio español y la hermandad hispanoamericana:

EL MEMORABLE RAID DEL PLUS ULTRA

Por **LUIS FERNANDO FURLAN***
Fotos **ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN)****

A comienzos de 1926, España y Argentina fueron conmovidas por un notable acontecimiento aeronáutico. Entre el 22 de enero y el 10 de febrero de 1926, se concretó justamente uno de los raids aéreos más recordados de la historia aeronáutica mundial: el vuelo transoceánico entre el puerto español de Palos y la ciudad de Buenos Aires, que protagonizaron cuatro intrépidos españoles a bordo del hidroavión Plus Ultra.



Por aquellos tiempos, España atravesaba un período de reflexión y replanteo en cuanto a su identidad y lugar en el mundo. En 1898, la derrota en la guerra entre los Estados Unidos derrumbó lo que quedaba del imperio español en América (pérdida de Cuba y Puerto Rico), y marcó para España el inicio de un período de abatimiento moral, y estancamiento en el concierto mundial. Ese momento fue bautizado por los mismos españoles como el “Desastre de 1898”, cuyos efectos se extendieron por casi tres décadas, y que fue a su vez acompañado por la “Generación del 98”, un grupo de intelectuales que reflexionó sobre la crisis (Ramiro de Maetzu, Miguel de Unamuno, Pío Baroja). Para profundizar esos difíciles años, durante su regreso al escenario colonial de ultramar España sufrió un duro golpe en la guerra del Rif en Marruecos (1921-1926): la derrota de Annual (1921), que fue conocida como el “Desastre de Annual”.

Es en aquel contexto (1898-1926) en que debemos ubicar el *raid* del *Plus Ultra*. España necesitaba encontrar motivaciones para restablecer su esplendor de otros siglos, volver a posicionarse en el mundo y, en definitiva, salir de su estado de postración. En ese sentido, la búsqueda de acontecimientos que otorgaran prestigio resultaba fundamental para recuperar la autoestima y el orgullo de otras épocas.

La aeronáutica se presentó como un importante recurso que podría iniciar el proceso de recuperación hispano. Las aeronaves continuaban generando una imagen de poder y de progreso científico y tecnológico. Los pilotos eran considerados figuras muy especiales, con el *status* de verdaderos héroes. Tenemos presente también la actuación de los aviadores en la Primera Guerra Mundial (1914-1918), y la actividad aerocomercial de la post guerra. Los *raids* aéreos comerciales y deportivos se convirtieron en epopeyas y hazañas dignas de las más fantásticas aventuras. Entre 1919 y 1922, se destacaron los cruces aéreos del océano Atlántico, protagonizado por estadounidenses e ingleses en el Atlántico Norte, y por dos oficiales de la Marina portuguesa en el Atlántico Sur (que unieron Lisboa y Río de Janeiro).

Así, España se convenció de que en la aeronáutica podía encontrar el prestigio que tanto precisaba. En 1925 y 1926, el conflicto marroquí del Rif comenzó a ser favorable para las fuerzas españolas. El escenario parecía despejarse para la sufrida España. El empuje que faltaba fue dado por dos aviadores españoles que se habían destacado en la guerra del



Ramón Franco piloto del Plus Ultra entre la exclamación de la multitud. En la página opuesta: El “Plus Ultra” en aguas del Río de la Plata.

Rif: el comandante Ramón Franco (hermano del futuro Jefe del Estado español, Gral. Francisco Franco), y el Cap. Mariano Barberán. Ambos personajes propusieron realizar el cruce aéreo del Atlántico Sur, desde la península ibérica hasta la ciudad de Buenos Aires. De esa manera, se pretendía hacer ingresar a España en la lista de los privilegiados países capaces de concretar *raids* aéreos de envergadura, lo cual permitiría recuperar prestigio en el mundo.

El proyecto de Franco y Barberán tenía motivaciones profundamente significativas: volver a colocar el nombre de España en el mundo, y reencontrarse con los países de Hispanoamérica. Eso era importante, si recordamos las derrotas frente a los Estados Unidos y en Marruecos. Fortalecer los lazos de amistad con sus descendientes de Hispanoamérica tenía un valor emocional y simbólico muy fuerte. Otro aspecto a considerar era la posibilidad de establecer una ruta aérea con fines comerciales entre España y el continente americano, tal como otros países lo estaban intentando en distintas partes del mundo.

El proyecto de Franco y Barberán fue finalmente autorizado por el gobierno. Para concretarlo se eligió un hidroavión *Dornier Wal* en uso en la aviación militar española, un tipo de aeronave en el cual Ramón Franco se había especializado, y

que utilizó para distintas misiones en la guerra del Rif, con gran éxito. El hidroavión *Dornier Wal* seleccionado poseía dos motores *Napier-Lion* de 450 hp cada uno. Prestaba servicios en la Base de hidroaviones de El Atalayón (Mar Chica, Melilla). Dicha aeronave fue dotada de un moderno instrumental, tal como el radiogoniómetro, cuyo uso constituía todo un desafío para la navegación aérea de entonces.

Como el Cap. Barberán se retiró de la aviación militar, la iniciativa quedó exclusivamente a cargo del comandante Ramón Franco, quien debió seleccionar al personal para acompañarlo en la audaz travesía del cruce aéreo del Atlántico Sur hasta la ciudad de Buenos Aires. La tripulación quedó finalmente compuesta por el comandante Ramón Franco (piloto); el capitán de artillería y aviador militar Julio Ruiz de Alda (observador, radiotelegrafista y navegador); el teniente de navío aviador naval Juan Manuel Durán; y el mecánico Pablo Rada. Los tres compañeros de Franco eran, como él, veteranos de la guerra de Marruecos. Dada la magnitud del *raid* a realizar, el hidroavión recibió el sugestivo nombre de *Plus Ultra* (“Más Allá”), acorde a la gran travesía que se le había confiado concretar. Para prestar todo tipo de apoyo en su vuelo sobre el Atlántico Sur, la Real Armada española destinó al crucero *Blas de Lezo* y al destructor *Alsedo*.

Para aumentar la carga simbólica del raid, la partida se fijó en el puerto de Palos, desde donde el 3 de agosto de 1492 zarparon las tres carabelas al mando de Cristóbal Colón. El *Plus Ultra*, según comentarios de época, fue calificado como la “carabela *Santa María* del aire”, y el raid que habría de cumplir fue prácticamente comparado con el descubrimiento de América. Las motivaciones señaladas alentaban ese tipo de comparaciones. La partida del *Plus Ultra* fue precedida por una solemne ceremonia en el monasterio de la Rábida, con una concurrencia tan numerosa como imponente.

El 22 de enero de 1926 el *Plus Ultra* despegó del puerto de Palos. El mismo día alcanzó Las Palmas (Canarias), y luego se trasladó a Bahía Gando, en el mismo archipiélago, por presentar ese lugar mejores condiciones operativas. El 26 de enero, llegó a Porto Praia (Cabo Verde); por las mismas razones que en Canarias, fue remolcado a Ribeira do Inferno. Desde allí, los intrépidos tripulantes del *Plus Ultra* se prepararon para el gran desafío: el cruce aéreo del Atlántico Sur. En la mañana del 30 de enero abandonaron Cabo Verde y, luego de un vuelo aproximado de 15 h y 45 minutos, lograron atravesar unos 2305 km para aterrizar en la isla brasileña de Fernando de Noronha. El principal reto se había cumplido con todo éxito. Al día siguiente, arribaron a Pernambuco, donde permanecieron

hasta el 4 de febrero. Este mismo día, tras un vuelo de unas 12 h y 15 minutos, el *Plus Ultra* cubrió 2100 km y llegó a Río de Janeiro. Cinco días más tarde, el comandante Ramón Franco y sus compañeros del Plus Ultra se encontraban en Montevideo. Finalmente, poco después del mediodía del 10 de febrero de 1926, el Plus Ultra alcanzó la meta anhelada: la ciudad de Buenos Aires. Había recorrido un total de unos 10 120 km, con unas 61 h y 44 minutos de vuelo real.

Durante todo el raid, el *Plus Ultra* y sus tripulantes experimentaron todo tipo de situaciones críticas: condiciones climáticas adversas, problemas operativos, desperfectos técnicos, averías varias, mar embravecida, etc. En las distintas escalas, Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada fueron recibidos como verdaderos héroes, y homenajeados con todo tipo de atenciones. Buenos Aires fue una verdadera fiesta durante el mes en que aquellos audaces españoles permanecieron entre nosotros. Por decisión del gobierno de España, el hidroavión *Plus Ultra* fue donado a la República Argentina. Finalmente, el 11 de marzo de 1926, Ramón Franco y sus compañeros se embarcaron en el crucero *Buenos Aires*, de la Marina de Guerra argentina, para emprender el regreso a España.

Desde 1926 el *Plus Ultra* descansa en nuestro suelo. Hoy se lo puede visitar

en el Complejo Museográfico “Enrique Udaondo” ubicado en Luján. En cuanto a los protagonistas de aquel memorable raid, el comandante Ramón Franco falleció el 28 de octubre de 1938, cuando su avión cayó en el Mediterráneo mientras cumplía una misión durante la Guerra Civil Española; el capitán Julio Ruiz de Alda fue otra víctima de aquel conflicto fratricida, ya que fue fusilado por las milicias populares en Madrid el 22 de agosto de 1936; el teniente de navío Juan Manuel Durán murió el 19 de julio de 1926 en un accidente aéreo en la zona de Valencia, mientras participaba en un ejercicio de la Real Armada; y el mecánico Pablo Rada falleció el 18 de abril de 1969, como consecuencia de una grave enfermedad.

El raid del *Plus Ultra* fue un verdadero éxito. Para España representó un notable triunfo, con una fuerte carga simbólica y emocional. El prestigio que tanto anhelaba la Madre Patria fue ganado con absoluta justicia, y el nombre de España volvió a pronunciarse en el mundo gracias a la hazaña aérea que hicieron realidad cuatro auténticos héroes: Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada, a bordo del legendario hidroavión *Plus Ultra* ■

* Magister en Defensa Nacional. Licenciado y profesor en Historia. Investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

** Colaboración Histarmar

