
RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS

MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario (coord.). *De Palo al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2016. 241 p. ISBN: 978-84-7993-288-6.

Hace ya más de quinientos años, dos carabelas y una nao, capitaneadas por Cristóbal Colón, partieron del puerto de Palos hacia el Descubrimiento de un Nuevo Mundo. Aproximadamente, más de cuatrocientos años después, un hidroavión, el *Plus Ultra*, alzará sus alas desde el mismo muelle, y atravesará el Atlántico Sur volando por primera vez, desde España a América. El estudio exhaustivo de esta heroica empresa es, precisamente, el objeto del libro *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*, publicado por la Universidad Internacional de Andalucía, que se nos presenta, además, como una enriquecedora exposición de las diferentes investigaciones, llevadas a cabo por diversos especialistas correspondientes a Universidades españolas y latinoamericanas.

A través, principalmente, del análisis pormenorizado de los diferentes periódicos nacionales e internacionales de principios del siglo XX -*La Provincia, La Nación, El Diario Español, El Mercurio, Caras y Caretas*- los autores de esta compilación recogen las diversas impresiones, opiniones y posturas generadas en torno al vuelo del *Plus Ultra*, tanto a un lado como al otro del océano. Rosario Márquez Macías, Eugenio Domínguez Vilches, Palmira Vélez Jiménez, Marta Fernández Peña, Nieves Verdugo Álvez, Gabriella Dalla-Corte Caballero, Manuel Andrés García, Pilar Cagiao Vila, Juan Luis Carrellán Ruiza, M^a. Asunción Díaz Zamorano y Oscar Alvariño Belinchón forman el elenco de investigadores que componen el libro.

Comentábamos más arriba que el *Plus Ultra* fue el primer vuelo realizado desde el viejo continente con destino a América en el siglo XX; no obstante, Eugenio Domínguez Vilches se encarga de probar que existieron aventuras aéreas anteriores a las del hidroavión español, y así, destaca a los portugueses Carlos Veigas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, quienes en 1922 habrían cruzado el Atlántico Sur. Esta puntualización no es de extrañar, debido a que durante el período de entreguerras se vivió un apogeo del mundo de la aviación fomentado por la Gran Guerra y el rearme armamentístico. Latinoamericanos, norteamericanos, italianos, portugueses y españoles, todos quisieron ser partícipes de los avances tecnológicos que se acometieron durante los años de posguerra.

La historiadora Palmira Vélez Jiménez, añade que el éxito de la aviación en las décadas veinte y treinta se debió, en parte, a que el deporte se estaba convirtiendo en un aglutinante de masas y de representación de la modernización y la industrialización del período de entreguerras. Las múltiples gestas aéreas de principios del siglo XX serán las que conviertan a los aviadores en verdaderos héroes, hechos de una "pasta" diferente, aclamados eufóricamente por las masas, y ensalzados al más absoluto estrellato. Esta idolatría tuvo su máximo representante en el *Plus Ultra* en la figura de Ramón Franco que acaparó las portadas y las

noticias de los periódicos antes y después del viaje, relegando involuntariamente a sus compañeros a una posición secundaria.

Así, el dictador Primo de Rivera aprovecharía la formidable oportunidad de sacar partido a la empresa que iban a acometer Ramón Franco Bahamonde, Juan Manuel Durán, Julio Ruiz de Alda y el mecánico Pablo Rada. Las relaciones sociales, culturales, económicas y políticas con el mundo hispanoamericano no habían sido en las últimas décadas fructíferas en demasía, como de forma cronológica nos relata Manuel Andrés García, debido principalmente a la incapacidad de la política española de establecer conexiones duraderas y satisfactorias para ambas posiciones y a la oposición latinoamericana a llegar a acuerdos que los volviese a supeditar a los designios de la metrópoli.

Por ello, el *Plus Ultra* se convertiría en una oportunidad de oro, en la que España demostraría su potencia tecnológica y la modernización de los últimos años, que le devolvería el prestigio internacional de épocas pasadas. No sólo los periódicos que narraron de forma detallada y diaria el viaje realizaron alusiones a la figura del almirante genovés Cristóbal Colón comparándolo en valentía, heroicidad y juicio al aviador Ramón Franco, sino que desde España el propio Primo de Rivera o el rey Alfonso XIII asemejaban la iniciativa de Franco, Rada, Durán y De Alda, a la realizada cuatrocientos años antes. *El Mercurio*, periódico chileno, catalogaba a Ramón Franco, según la investigación de Juan Luis Carrellán, como <<el nuevo Cristóbal Colón de los aires>>.

El vuelo que salió el 22 de enero de 1926 desde Palos de la Frontera hacia Buenos Aires se desarrolló en distintas etapas hasta el continente americano. El hecho de salir precisamente de Palos, y no de Cádiz, lo justifican las investigadoras Marta Fernández y Nieves Verdugo en el buen hacer de la *Sociedad Colombina Onubense*. Desde Las Palmas cruzaría el océano para arribar a Porto-Praia (Brasil), y dirigirse hacia Noronha, Recife y llegar a Río de Janeiro. Desde la capital carioca reanudaron la ruta en dirección Montevideo concluyendo en Buenos Aires. El orden de las dos últimas paradas generó un debate en torno al papel preponderante de ambas ciudades en el *Plus Ultra*.

La expectación que se creó alrededor del viaje del *Plus Ultra* fue quizá lo más llamativo y recordable. Así, tanto en la provincia de Huelva con diferentes actos y celebraciones días antes de la partida del hidroavión, como en Brasil, Uruguay y Argentina a la llegada de los cuatro héroes en el aeroplano, con la multitud maravillada y exultante. La élite y la burguesía tanto española como latinoamericana, junto a las diversas organizaciones y asociaciones americanistas o de migrantes españoles en América, jugaron un rol sobresaliente, que no sería completo sin el clamor y el calor de la masa popular. Los capítulos signados por Marta Fernández Peña y Nieves Verdugo Álvarez, y M^a Asunción Díaz Zamorano recogen los preparativos y conmemoraciones en Huelva para festejar la partida. Para la perspectiva americana, son muy valiosas las aportaciones de Gabriella Dalla-Corte Caballero, Manuel Andrés García, Pilar Cagiao Vila y Juan Luis Carrellán correspondientes a Argentina, Uruguay y Chile. El último capítulo, escrito por Óscar Alvariño Belinchón, nos acerca a las manos del escultor Agustín Riganelli y su obra escultórica en honor al *Plus Ultra*.

Todos los autores sin excepción coinciden en manifestar la significación de hito para España y América comparable al viaje acometido en su día por Colón. Igualmente, sitúan en el escenario cultural e intelectual el debate en torno a las posibles relaciones de las antiguas colonias y la metrópoli, la exaltación de la <<raza española>> como una categoría a la que españoles y latinoamericanos intentaban acceder por igual y reanudando las relaciones hispanoamericanas exclusivamente en los ámbitos espiritual y afectivo. Como afirman la mayoría de los investigadores de esta obra, el *Plus Ultra* pasará a la Historia con un recuerdo agrisulce del <<pudo ser y no llegó a ser>>. Las aspiraciones puestas en este periplo se quedaron frustradas en el océano. Las intenciones enmascaradas de preponderancia y supeditación renovada de la dictadura primorriverista no dieron, sin embargo, todos los frutos esperados. Aún así, no hay que olvidar que el *Plus Ultra* abrió un cielo de oportunidades a aquellos aventureros individuales que como Ramón Franco, Juan Manuel Durán, Julio Ruiz de Alda y Pablo Rada quisieron acometer nuevas proezas.

Raquel Pérez Romero
Universidad de Zaragoza
raquel.promero91@gmail.com