

# Homenaje al Plus Ultra 90.º Aniversario

Conferencia celebrada el 17 de marzo de 2016  
por el Capitán de Navío Aviador Naval VGM (R) Juan José Membrana



Franco, Durán, Ruiz de Alda y Rada,  
tripulantes del Plus Ultra

Con entrañable alegría, acepté el gentil ofrecimiento del Señor Presidente del Instituto Nacional Newberiano a esta convocatoria, en esta noble casa, tan cara a los sentimientos de los miembros de la Armada Argentina, para recordar la increíble hazaña, para su época, que significó el vuelo en raid del hidroavión Plus Ultra entre el Puerto de Palos y el Puerto de Buenos Aires, en este año en que se cumplieron, el 10 de febrero, exactamente 90 años de la épica hazaña.

En mi doble carácter de miembro de número del Instituto Nacional Newberiano y de vicepresidente del Instituto Aeronaval, se me ofrecía una oportunidad única para enfatizar la gloria de esta epopeya, redescubrir a los valientes que la

90 años. Raid del Plus Ultra.  
Del 22 de enero al 10 de febrero de 1926.

forjaron y dar fe del celo con el que la nación argentina honró su donación y concretó su custodia desde el ayer hasta nuestros días.

Pero tampoco puedo dejar de confesarles la emoción que me embarga como nieto de andaluces y rondeños al saber que mis raíces se hunden profundas en las serranías y bahías de las costas mediterráneas. Este hablar es, para mí, volver al seno familiar, como quien cruza una bahía de espaldas en la quilla de una simple barca de pescadores.

Pocos días atrás, el 23 de enero, una celebración similar organizada por el Ejército del Aire Español, acaecida frente al monumento donado por nuestro país y ubicado en el convento de la Rábida, daba



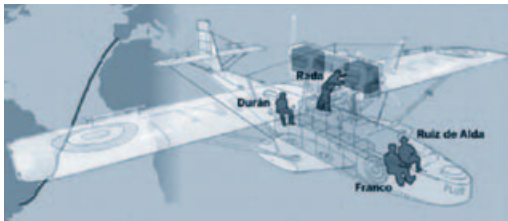
Monumento que honra al Plus Ultra y a su tripulación, frente a La Rábida - España. Donado por el Pueblo Argentino.



Commemoración de la salida del vuelo, enero de 2016.



Cabina actual del Plus Ultra en el Museo de Luján.



Distribución de la tripulación.

cuenta del inicio de la cita con el destino que el Plus Ultra y su tripulación comenzaban, destino que los llevaría a pasear su bandera y su gallardía por las latitudes del sur del planeta y a finalizar, a las doce horas y veintisiete minutos del miércoles 10 de febrero de 1926, en el antepuerto de nuestra querida ciudad de Santa María de los Buenos Aires.

Me gustaría comentarles en qué contexto mundial y nacional se cumplió esta hazaña, porque, en ese momento, no escapa a ninguno de los aquí

presentes el hecho singular que, durante nuestro primer centenario, los primeros aviones «más pesados que el aire» recién abrían y surcaban nuestros aires por primera vez, aviones que habían surgido tan sólo siete años antes.

Los primeros aeroplanos de 1910 despertaban los sueños y las ilusiones de los visionarios del transporte aéreo siempre más rápido, siempre más lejos, siempre Plus Ultra. Luego, sobrevino la primera gran guerra y, de ese tiempo de oscuridad, surgieron, a su vez, nuevos aviones, más capaces y ya aptos para volar a la altura del valor de pilotos y de tripulantes.

Me animo a pensar ante ustedes que el Comandante Don Ramón Franco Bahamonde fue uno de esos jóvenes titanes que aprendieron a volar en tela y madera y, poco tiempo después, tan sólo 16 años, ahora con aviones de metal, pensaba que nada le era imposible. Y ese era el espíritu que lo animaba en esos tiempos. En su libro documental de tan extraordinario viaje, *De Palos al Plata*, menciona sus tres objetivos fundamentales:





Capitán de Artillería  
Don Julio Ruiz de Alda.  
Copiloto. 1897-1936.



Teniente de Navío  
Don Juan Manuel Durán.  
Navegador. 1899-1926.



Cabo de Aviación  
Pablo Rada. Mecánico.  
1902-1969.

- Dar a conocer el valor de la aviación española y ganar honra y prestigio para España.
- Sentar normas para la navegación sobre el mar a grandes distancias.
- Estrechar lazos entre España y las jóvenes naciones americanas de habla hispana.

Para cumplirlos, eligió el avión personalmente, un modelo Dornier J Wal construido en Italia, cuyo prototipo voló inicialmente en 1922 y del cual se llegaron a construir más de 250 unidades. Este, en particular, tenía modificaciones que lograron duplicar su alcance de diseño y estaba equipado con los mejores sistemas de navegación de la época, ya que se había tomando como referencia inicial la experiencia adquirida durante el cruce Lisboa-Río de Janeiro por los pilotos portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral en 1922.

También eligió personalmente a cada uno de los tripulantes que lo acompañaría y reunió en ellos experiencia y confianza personal. Como copiloto, eligió a su amigo el Capitán de Artillería Don Julio Ruiz de Alda; como navegante, la Armada española designó al Teniente de Navío Don Juan Manuel Durán y, como mecánico, se presentó voluntariamente y fue aceptado un joven cabo de tan sólo 21 años, Pablo Rada Uztárroz.



Trayectoria cumplida.  
10.270 km en  
59 hs. y 39 min.



Destructor Alsedo de la Armada Española que cumpliera funciones de seguridad y logística durante el cruce de la garganta Atlántica (Dakar - Natal).

Cada uno de ellos merecería hoy, por sí solo, una conferencia sobre su persona, pero baste decir que cumplieron con su deber y su compromiso, tal vez también animados por el nombre Plus Ultra, nombre emblemático y elegido con prudencia, que según dice Franco:

«Debía de ser el motor inspirador ante cualquier adversidad que los enfrentara al límite de su propia resistencia».

Como símbolo de ese espíritu, eligieron el Puerto de Palos para su salida y, emulando a Cristóbal Colón, pusieron su empresa en manos de Dios. Al amanecer del viernes 22 de enero, se dirigieron junto con una multitud a la Iglesia de la Virgen Milagrosa donde, durante la misa celebrada, al igual que el gran almirante, hincados ante el altar, le encomendaron su empresa, su honor y sus vidas.

La inmensidad atlántica los espera y, entonces, con sus dos motores a pleno sus corazones se agigantan y vuelan, siempre más allá, siempre Plus Ultra.



Preparando el despegue desde Gando en las islas Canarias.



Ramón Franco y sus compañeros de vuelo en la Base de Pollensa – Mallorca. 1924.



El arribo a Río de Janeiro, el 4 de febrero de 1926.



Llegada a Montevideo – Rep. Oriental del Uruguay, el 9 de febrero de 1926.

Etapa tras etapa, riesgo tras riesgo, los aviones son enfrentados, sometidos, dominados a puro coraje por esta tripulación, que triunfa donde otros han fracasado o donde se ha debido cambiar de aviones una y otra vez. El crucero *Blas de Lezo* y el destructor *Alsedo* son sus ángeles guardianes.

Pero a Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, nada los detiene y, día tras día, progresan un poco más y ahora sí, al mediar el día 20 de travesía, arriban por

fin a Buenos Aires, nuestra perla del Plata, ante un mundo que no sale de su asombro y reconoce su valor y su osadía.

El Atlántico Sur ha sido vencido, esta vez, con un único toque, un único avión que representa el estado del arte de la navegación aérea y una tripulación envuelta en un manto de gloria, que se extiende ahora desde el Plata hasta la España lejana, y desborda en un manto de gloria a la hispanidad toda.



10 de febrero de 1926. Fotografía original del libro "De Palos al Plata", de Ramón Franco.



10 de febrero de 1926. Fotografía original del libro "De Palos al Plata", de Ramón Franco.



Franco y Zanni.



Agasajo en la Base Aérea "El Palomar",

Han recorrido 10 270 km en 59 horas y 39 minutos de tiempo efectivo de vuelo, con no pocos contratiempos, pero con una fe inquebrantable, y la nación argentina toda, como lo hicieron previamente el Brasil y el Uruguay, los recibe con sus brazos abiertos y el corazón dispuesto.

El presidente Alvear encabeza esa recepción junto a su ministro de marina, el Almirante Domec García, y reciben a los aeronavegantes como hijos pródigos, quienes también, en esta tierra, pueden sentirse como en casa.

Durante esos días calurosos, tal vez agobiantes, del verano porteño, innumerables agasajos, conferencias, viajes a ciudades del interior, entrevistas con la prensa

y recepciones dentro de la extensa colectividad española van dejando huella en la valiente tripulación que, declarada huésped de honor, es sentida por los argentinos como sus nuevos hijos del corazón.

Como evidencia indubitable del impacto mundial del vuelo, me permito leerles el mensaje del cuerpo diplomático ibero-americano acreditado en Madrid:

«No ha muerto en España la serenidad imperturbable ante el peligro, la fe heroica en el esfuerzo, ni la audacia ante la muerte. En efecto, prosigue con el comandante Franco y sus compañeros la magnífica epopeya con que España trazó una de las huellas más hondas y vastas que haya dejado pueblo alguno.

Y si ayer fue España la primera que llegó a velas desplegadas al nuevo mundo, hoy es también la primera que arriba con las alas abiertas en busca de sus hijos. El Plus Ultra simboliza el genio de la raza y, vibrando sobre el abismo y la distancia como una manifestación triunfal, acaba de llegar de nuevo a América, lo más eterno del alma hispana.

Vuestro vuelo inmortal, consuma pues, la unificación espiritual de la raza, cubriendo con sombras de alas tendidas hacia el porvenir la huella de Colón y sus tripulantes».

A los pocos días, el destructor *Alsedo*, que ha oficiado de ángel de la guarda desde la salida de Palos, también entra al puerto de Buenos Aires, mientras que el crucero *Blas de Lezo* había iniciado una semana antes el regreso a España desde la costa norte de Pernambuco.

En el *Alsedo*, fueron a conocer la ciudad de Mar del Plata y, allí, continuaron los agasajos y las celebraciones, pero como siempre en la vida, no todo fue alegría, no todo es pleno, y la propia vida

comparaciones, todo fue inútil; salimos a luchar contra los elementos, pero no hemos podido con las intrigas y la política, y henos aquí que después de nuestro triunfo “fuimos” vencidos por aquellas, cuando habíamos puesto el avión en inmejorables condiciones para seguir el vuelo y luchar de nuevo con los elementos».

Se embarcaron en el crucero *Buenos Aires* y dejaron poco a poco de ver el Plus Ultra, que se mecía en el suave oleaje del río color de león. Sus pensamientos se imaginaron, entonces, que su avión, su hogar durante 20 días, su trocito de España, quedaría para siempre arrumbado y deshecho en la oscuridad de un hangar o en la fúnebre sala de un museo. Dejaban aquí sus corazones, y el porvenir amenazaba en el horizonte.

Escapa a esta charla la apoteosis del regreso a España y el recibimiento real y popular ofrecido en Sevilla, como pocos se vieron en los años de la historia del siglo veinte.

Al principio, en ese año 1926, el avión fue exhibido en la muestra anual de la Sociedad Rural y luego



El crucero *Buenos Aires* con la tripulación del Plus Ultra y su majestad Alfonso XIII, inaugurando el Puente de Hierro en Sevilla, el 6 de abril de 1926.



Serie de Sellos alegóricos al vuelo, editados en 1926.  
10 céntimos.  
25 céntimos.  
50 céntimos. 1 peseta.



Monumento al Plus Ultra, ubicado en los Arcos de Moncloa. Madrid. España.

se encarga de ponernos freno en nuestra hora más sublime. Así, el 21 de febrero Franco recibe la orden de entregar el Plus Ultra al gobierno argentino, como ofrenda eterna de parte de su Majestad el Rey y la España toda.

En su libro *Águilas y Garras*, expresa Franco su sentir de ese momento con estas palabras:

«Cuando recibimos la orden de nuestro gobierno de entregar nuestro avión, que era algo que formaba parte íntima nuestra, sufrimos la mayor amargura de nuestras vidas; pero el hábito militar, fuertemente arraigado en nosotros, se impuso, y obedecimos aquella orden contra la que se rebelaba todo nuestro ser. Telegramas, ruegos,

fue mantenido a flote en el antepuerto de Buenos Aires. Dos años después, en la Costanera Sur, se levantó el monumento que rinde homenaje al vuelo y a sus tripulantes.

Sin embargo, hoy debemos reconocer que mantener el avión a flote no fue una buena decisión. Tuvo la Armada que retomararlo a su cargo, y la Aviación Naval lo trasladó a Puerto Belgrano, donde estuvo los siguientes nueve años hasta que, en 1936, por gestiones directas entre el Director del Museo de Luján Don Enrique Udaondo y el Jefe del Servicio de Aviación Naval Capitán de Navío Marcos Zar, se lo traslada a ese museo, donde comienza la larga etapa de su exhibición y restauración, tareas estas en las que España no estuvo ausente. El



Durán, Franco y Ruiz de Alda, luego de la visita al SM el Rey, Don Alfonso XIII.



Imágenes del Plus Ultra, durante su exhibición en la Sociedad Rural Argentina, en agosto de 1926.



Monumento al Plus Ultra en la Costanera Sur, en la Ciudad de Buenos Aires.



Plus Ultra en preparación en 1936.



Dornier WAL de la Armada Argentina B-9 de un lote de (4) comprados en 1923.

avión en dos oportunidades regresó a su tierra de matrícula y, con colaboración de esta, se lo puso en valor y también se lo pudo clonar. Hoy, una copia exacta se exhibe en el Museo del Ejército del Aire de Cuatro Vientos.

También el fabricante original, Dornier, se decidió a realizar una copia funcional y, desde el mes de julio del año 2012, se exhibe en el Museo Dornier en Munich, Alemania.

Finalmente, creo necesario mencionar que, poco a poco, en un período de algo más de diez años, la gloriosa y valiente tripulación del Plus Ultra se fue extinguiendo. Primero falleció Durán en un accidente de aviación, en 1926; luego, Ruiz de Alda en las horas trágicas de 1938 y, por último, Franco en un accidente operacional, en 1938, mientras volaba luchando por sus ideales. Sólo Rada, el más joven, pudo saber que sus miedos y sus temores imaginados durante el viaje de regreso no se habían cumplido y falleció en su España natal, en 1969.

La ruta del Atlántico Sur fue capitalizada, en primer término, para el correo aéreo: primero Francia con la Aeroposta teniendo a Jean Mermoz y sus tripulantes desde 1928 y, al año siguiente, Alemania con Lufthansa. Estos fueron un claro ejemplo de

los comienzos de la aviación comercial de larga distancia sobre el mar, actividad que, a partir de 1946, pero ahora con pasajeros, desplegaría Iberia para España y, a partir de 1948, la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA) para nuestro país.

El pueblo argentino cumplió y cumple con su legado obedeciendo fundamentalmente a nuestra propia conciencia histórica, que nos impone honrar esta extraordinaria gesta, y la tripulación del Plus Ultra cumplió con su valor supremo de obediencia a sus superiores.

¡Vuestra mayor virtud ha sido el obedecer!  
y el modo en que a de ser...

*«...es ni pedir, ni rehusar.  
Aquí, en fin, la cortesía,  
el buen trato, la verdad,  
la fineza, la lealtad,  
el honor, la bizarría,  
el crédito, la opinión,  
la constancia, la paciencia,  
la humildad y la obediencia,  
fama, honor y vida son,  
caudal de pobres soldados;  
que en buena o mala fortuna,  
la milicia no es más que una  
religión de hombres honrados».*

Don Pedro Calderón de la Barca - 1607



Primera exhibición en el Complejo Museológico Udaondo en Luján. Fue entregado por la Armada el 20 de diciembre de 1936.



Réplica Museo Dornier en Munich. Julio 2012.



Avión Plus Ultra, en la actualidad en el Museo de Luján.



Vuestros hermanos y camaradas os decimos:

«A vosotros, el honor, y la gloria, a España. ¡¡¡Muchas gracias!!!» ■

**Ramón Franco** hará su último vuelo el 28 de octubre de 1938 en una misión operacional de combate, despegando de Pollensa (Mallorca).

**Ruiz de Alda** será víctima de un acto contrario a las leyes de la Guerra, el 23 de agosto de 1936, siendo fusilado en Madrid por milicianos republicanos.

**Juan Manuel Durán**, pierde su vida en un accidente de aviación en Barcelona el 10 de julio de 1926, al poco tiempo de regresar a España.

**Pablo Rada**, luego de 30 años de exilio en Venezuela, enfermo ya, regresa a Madrid en 1969 y allí fallece a los 77 años de edad.