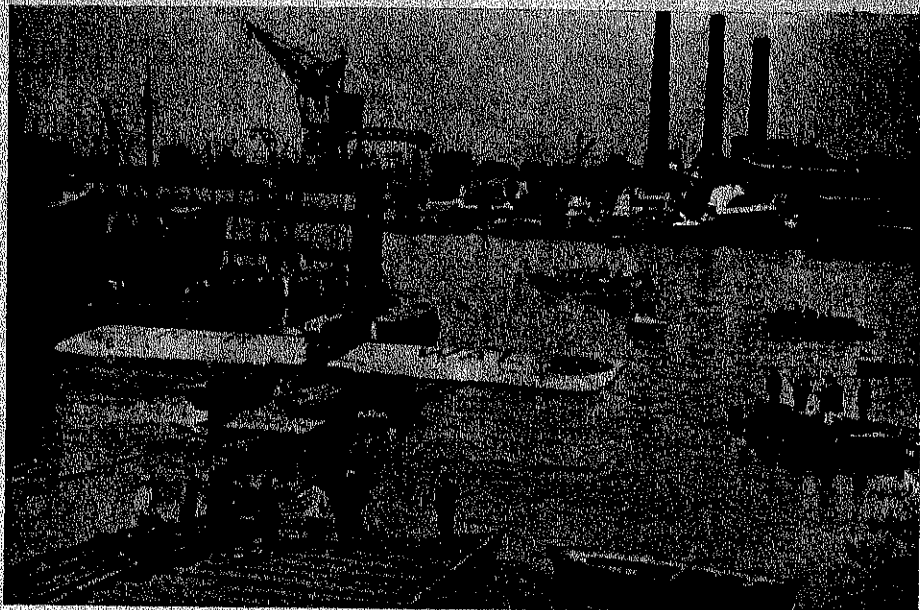


LO QUE EL VIENTO SE LLEVO



1926: "Tuve unos días de descanso, amarrado en la rada de Buenos Aires".

Nadie hubiese creído que esa gente —niños, mujeres, hombres— caminaba, se apuraba, convergía, iba transformándose en multitud, la mañana del jueves 10 de febrero de 1926, solamente para llegar hasta el muelle de los pescadores, junto al Yacht Club Argentino, para, finalmente, detenerse allí y mirar el cielo.

En pocas horas ese chorro humano cubrió el puerto, los alrededores del Arsenal Naval, el Retiro, la Costanera —de un extremo al otro—, el centro de Buenos Aires. A las 10, los suburbios estaban desiertos. Un ruido sordo se levantó desde la muchedumbre, cuando los altoparlantes de *La Nación*, ubicados en lugares estratégicos, anunciaron que el comandante Ramón Franco había decolado del puerto montevideano, rumbo a la Argentina.

En ese instante, el reloj de *La Prensa* señalaba las 11.35. Cuarenta minutos más tarde, todos los ojos que miraban sin ver ubicaron un punto sobre el horizonte del Río de la Plata. Entonces, sirenas, gritos, campanas, bocinas, petardos y bombas enloquecieron a la ciudad de ruido y alegría: el PLUS ULTRA llegaba, francamente, volando a 800 metros de altura. Era un hidromonoplano de gruesas alas, pintado de brillante azul.

Picó imprevisiblemente sobre la escuela; a 150 metros del agua tomó altura, viró hacia el Norte. Comenzó a girar sobre Buenos Aires, cerrando en cada vuelta su recorrido. Al concluir la cuarta, disminuyó la velocidad: el planeo fue suave y preciso, se posó en el río, exactamente en la pista que le limitaban el cañonero *Patria* y el aviso

Sayhueque. Eran las 12.30: el primer cruce aéreo del Atlántico Sur estaba cumplido con éxito.

Todo había comenzado dieciocho días, cuatro horas y veinticuatro minutos atrás: el 22 de enero, a las 8.5, el *Plus Ultra* piloteado por el teniente coronel Franco, tripulado por el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico, soldado Pablo Rada, partía del puerto de Palos de Moguer, en Huelva, España. Unos cuatrocientos treinta y cuatro años antes, de allí zarpaba Cristóbal Colón, proa a lo desconocido. Como lo habían hecho sus antepasados con las carabelas, los pobladores velaron, la noche anterior, el sueño del *Plus Ultra*. Cuando el avión levantaba vuelo, un periodista madrileño salpicó con alfiler: "La *Santa María* tomó las alas y dejó sus velas", se emocionó.

Las siete etapas —Palos de Moguer, Las Palmas, Porto Praia, Fernando de Nohoronda, Pernambuco, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires—, con un total de 10.270 kilómetros, fueron cubiertas en 61h 44m de vuelo efectivo, a un promedio de 166,36 kilómetros por hora: caían las antiguas marcas mundiales de velocidad y distancia.

Desde diciembre de 1925, cuando Franco anunció su tentativa, los diarios argentinos se ocuparon de los preparativos. El día posterior a la llegada, *La Nación* cubrió su tapa y doce páginas con los detalles de la proeza aeronáutica. El título: "La llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires fue una apoteosis para España y para sus pilotos". Fue tal la atención popular, que los periódicos informaron de los agasajos a

los aviadores; sus visitas a Mar del Plata, Córdoba, Rosario, La Plata; sus conferencias; el regreso a España, a bordo del crucero *Buenos Aires*, el 11 de marzo, a las 17.30. Media hora antes, en el portalón del buque, por mandato del Rey de España, Alfonso XIII, Franco firmaba el acta de entrega del *Plus Ultra* al Gobierno argentino, ante el Ministro de Marina, almirante Manuel Domecq García, y el Encargado de Negocios de España, Alfonso Danvila.

Ramón Franco se mató a las 6.5 del 28 de octubre de 1939, a quince kilómetros del Cabo Formentor, en Palma de Mallorca, cuando su hidroplano cayó al mar. Juan Manuel Durán se estrelló con un avión en Barcelona. Julio Ruiz de Alda fue capturado por los republicanos, durante la Guerra Civil española: lo fusilaron el 22 de setiembre de 1936, en la cárcel Modelo de Madrid. A Pablo Rada se lo dio por desaparecido el año último, en Centroamérica.

El *Plus Ultra* era exhibido en La Rural. Luego, fue puesto bajo la custodia de la Marina de Guerra. En diciembre de 1936 se transfirió al Museo de Luján; así lo había pedido su director, Enrique Udaondo. Al año siguiente, cuando se construyó el camino a Mendoza, que cruza a Luján, se demolió el cobertizo de veinte metros de fondo por veinticinco de ancho, donde habitaba el *Plus Ultra*; desapareció del lugar donde solía encontrarse. En 1940 construyeron un edificio que ocupa la primera cuadra de la avenida Nuestra Señora de Luján; desde entonces está allí, en el pabellón central, junto al yate *Legh*, donado por Vito Dumas en 1932, y a los embalsamados *Gato* y *Mancha*, los caballos criollos que llevaron a Aimé Félix Tschiffely a través de 21.500 kilómetros americanos.

Acerca de su paradero durante el tiempo en el que estuvo fuera de exhibición, poco y nada saben en el museo; su expediente, además de recortes periodísticos, contiene las boletas de los gastos habidos durante la inauguración del local en el que se emplazó al hidroavión desde el 20 de diciembre de 1936 hasta fines de 1937. Aquel día se oblaron 14,70 pesos por veintiuna botellas de cerveza; 6 pesos por *sanguoches* (*sic*); todo provisto por el hotel italiano. Alfredo Casullo cobró 17 pesos: era el fabricante de dos docenas y media de bombas de estruendo que, en aquella oportunidad, se hicieron explotar.

AUTOBIOGRAFIA

En su morada, impecable y comprensivo, el *Plus Ultra* advierte la necesidad de su testimonio, para cubrir los pozos de aire en su historia: "Es cierto, nunca me han hecho una biografía



"El capitán Ruiz de Alda y el teniente coronel Franco me trajeron."

completa. Voy a ser formal y ordenado. Nací en julio de 1925, en la fábrica alemana de aviones *Dornier*, con el número cuarenta. Me construyeron totalmente en duraluminio, y mis partes fueron llevadas a Pisa, Italia. Junto al río Arno, en los antiguos talleres de la Sociedad Italiana de Construcciones, me armaron y me pusieron dos motores Napier Lyon, de 450 HP cada uno. Eran pesados: entre los dos superaban las 1.800 libras. En nogal americano me tornearon las hélices. ¿Mis medidas?: 22,5-17,2-96,2. Se las estoy dando en metros, y me refiero a la envergadura, la longitud y la superficie. Estando vacío, siempre me mantuve en un peso de 3.400 kilogramos.

"Mi primer nombre fue *Dornier Wall*. Luego Franco me lo cambió por *Plus Ultra*. ¡Hombre!: lo sacó del escudo español, al que Carlos V le había agregado las columnas de Hércules, enlazadas por las palabras plus ultra, como homenaje al descubrimiento de América. En las alas y en el fuselaje Franco me hizo pintar *MM Wal*. Las dos primeras letras se refieren al Ministerio de Marina; lo de *Wal*, supongo que vendrá de Wall. Realmente, nunca lo pude averiguar con seguridad.

PENAS DEL ARMAZON

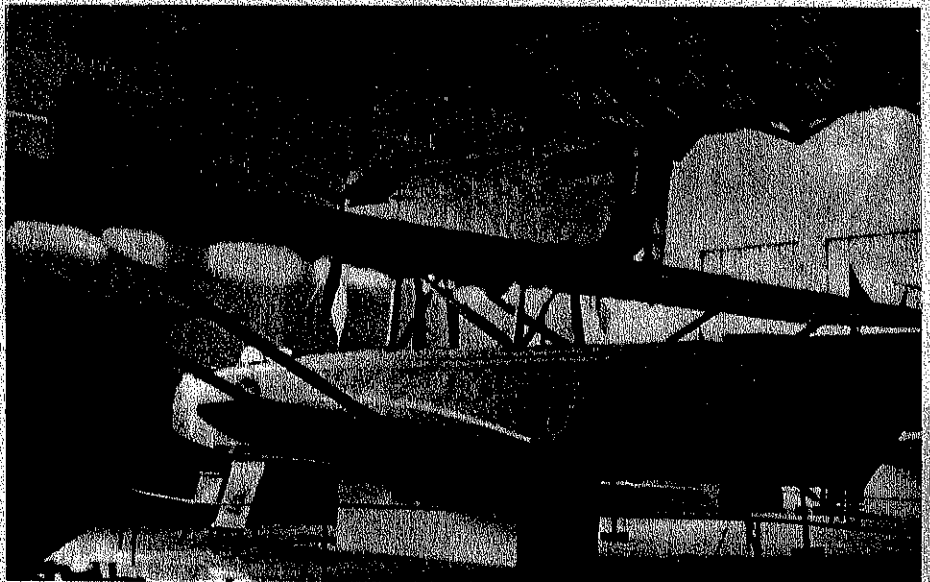
"En agosto de 1925 ya andaba yo por la base de Mar Chica, en Marruecos; desde el primer momento, Franco no me dejó un día tranquilo: subíamos a 3.000 metros en veinticinco minutos; volábamos a 190 kilómetros por hora; picábamos con 2.000 kilos de lastre. Cuando llegaba al hangar, después del entrenamiento, me dolía hasta el último tornillo. A fines de ese año, habíamos batido una punta de records mundiales.

"Cuando llegamos a la Argentina me dieron un buen descanso: estuve amarrado a unos ciento cincuenta metros del lugar en que acuatizamos. El 27 de marzo lo llevé a Franco hasta Montevideo; tardé unos 65 minutos. Al día siguiente, un domingo, se corrió en Maroñas el Premio Franco, en homenaje al teniente coronel. El jockey del caballo que ganó tenía una chaquetilla con los colores de la bandera española. El 1º de marzo regresamos a Buenos Aires en 55 minutos; fue la última vez que volé; me jubilaron. Franco no quería dejarme; le mandó un cable a Alfonso XIII diciéndole que yo estaba en condiciones de regresar volando a España. No le hizo caso.

"Cuando me sacaron de La Rural fui a parar a la Isla Maciel, entre lanchones en desuso y aparejos rotos. Un buen día me llevaron a Puerto Belgrano y,

en diciembre del 36, embarcado en un petrolero, de vuelta a Buenos Aires. Enseguida se necesitaron dos camiones para trasladarme a Luján, donde me pintaron y reconstruyeron algunas piezas que me faltaban. Yo estaba seguro de que se habían terminado los viajes por agua y tierra —como comprenderá, no es lo que más me interesa—, pero fui a parar a un lugar espantoso: un corralón municipal, a pocas cuadras del centro, cerca del camino que va a San Andrés de Giles. Me quitaron los flotadores, un volante, los timones, las hélices: en poco tiempo empecé a oxidarme. Yo me miraba y no lo podía creer; pensar que tenía —y tengo aún— dos monumentos, uno en el puerto de Palos, y otro en la Costanera. Este lo hicieron con el producto de una colecta popular, cuando recién habíamos llegado: recaudaron 108.459 pesos, de los viejísimos.

"Me pareció escuchar que usted ya sabe lo del regreso al museo, en 1940. Bueno, acá estoy desde esa época. Una sola vez me premiaron con un paseo a España: el 13 de mayo de 1968. Estuve en la Feria Internacional del Campo; cuando la inauguraron, lo vi al Generalísimo. Volví a la Argentina el 19 de agosto, en el buque *Río Colorado*. Acá, en Luján, viene bastante gente los fines de semana. Me miran, claro, y a muchos les parezco lo que soy: una pieza de museo. Es que, verdaderamente, con los progresos de la ciencia y la técnica, los años vuelan. Y yo, para este ambiente, tengo demasiados. ¿Quién podía imaginarse, hace cuarenta y cinco años, a los jets?, si, cuando llegamos, una copla mostraba muy bien cómo logramos la hazaña: *Franco llevaba el volante, Ruiz de Alda lo guiaba, y al compás de los motores, Rada la jota cantaba.*" ⊕



1970: "Y acá estoy, vea usted: Muy cómodo, realmente muy cómodo".