

El vuelo pionero del Plus Ultra

Ramón Franco Bahamonde, era el cuarto de cinco hermanos, nacido en 1896 y fallecido en 1938 en la hermosa Mallorca, donde ocupaba la Jefatura de la Base Aérea, habiendo sido en 1931 Director General de Aeronáutica.

El día 22 de enero de 1926, parte del puerto de Palos para realizar un trayecto dividido en siete etapas, para sorprender al mundo con la hazaña de unir Europa y América del Sur a través del aire, en un hidroavión Dornier Wal construido en Alemania: su envergadura es de veintidós metros y medio, su largo es de diecisiete metros con veinte y su superficie es de noventa y seis metros cuadrados, estando equipado con dos motores de 450 H.P. y llevando como instrumentos de navegación un sextante, dos brújulas, y un equipo de radio Marconi, etc.

Ramón Franco era el piloto, Julio Ruiz de Alda el telegrafista, Juan Durán el navegante y Pablo Rada el mecánico.

La primera etapa unió Palos de Moguer y Las Palmas, trayecto que fue cumplido en ocho horas y totalizó mil trescientos quince kilómetros. La última etapa fue la realizada entre Montevideo y Buenos Aires, cubriendo los cientos ochenta kilómetros en una hora y nueve minutos, ni que hablar de los festejos importantes que se fueron sucediendo en apoteosis delirantes que culminaron en la capital porteña.

España estuvo una vez más unida espiritualmente al Nuevo Mundo, merced al inolvidable vuelo del Plus Ultra, que incluso delineó el trazado de una ruta aérea a través del Atlántico Sur.

Los especialistas en aerofilatelia afirman que Franco trajo a América cuatro cartas personales de indudable valor histórico, aunque no filatélico, por cuanto ellas no revistaron en ninguna dependencia postal.

Tres de ellas fueron remitidas por el Rey de España a los Presidentes de Brasil, Uruguay y Argentina respectivamente, la restante fue enviada por el Administrador de Correos de las islas Canarias al Director de Correos y Telégrafos de nuestro país. Se discute mucho sobre el momento de su travesía interoceánica, en el cual debió arrojar parte de la carga que transportaba para aligerar el peso del Plus Ultra, ante un aterrizaje de emergencia, descrito en el libro escrito por Franco.

La realidad dice que solamente se conoce una carta, que Fermín Galán, piloto muy amigo de Franco, le dio a éste para ser entregada a una residente en Buenos Aires, la cual lleva adherido un sello español con la efigie de Alfonso XIII, pero sin pasar por el correo español previo a la partida del hidroavión y ya en la capital porteña se le agregó un sello postal ar-

gentino siendo entregada al correo argentino, el cual le aplicó un matasello mecánico sobre ambos sellos (haciendo un franqueo mixto) y la entregó al remitente.

Diferente fue cuando Ramón Franco regresó de Montevideo a Buenos Aires el día primero de marzo y ahí si hizo transporte de correspondencia en el hidroavión, fueron solamente catorce cartas y todas ellas certificadas y firmadas por el piloto atravesando el franqueo, y que gozan de alto valor filatélico.

En el correo central de Buenos Aires se aplicaron tres badeletas mecánicas con idéntico texto, pero variando los tipos de letras y la disposición de la leyenda que dice "Comandante Franco / Cubrió via aérea / 10120 kms. En 61 horas 44 minutos. Estaba previsto que el hidroavión hiciera escala en otros países durante su regreso, más el Rey de España revocó el plan, regalando el día 11 de marzo el aparato a la Argentina en una ceremonia realizada en el Arsenal Naval de Buenos Aires, retornando Ramón Franco y sus acompañantes ese mismo día a bordo del crucero "Buenos Aires".

El hidroavión continuó prestando servicios a la aviación y la marina argentinas durante varios años, hasta que diez años después de su gloriosa travesía el Plus Ultra fue entregado al Museo de Luján.

Antonio Lladó Homar