

La travesía aérea del Atlántico por el "Plus Ultra" y la aviación comercial

Lección dada a los alumnos de la Escuela Profesional
de Comercio de Las Palmas, el día

12 de Febrero de 1926

por

DON JOSÉ MIRANDA GUERRA

Catedrático de Geografía Económica de dicha Escuela.

Se imprime esta lección por acuerdo del Claustro de la Escuela, en conmemoración de la heroica hazaña realizada por el aviador español Comandante Franco y sus compañeros, de cruzar el Atlántico en el hidroavión «Plus Ultra», desde Palos a Buenos Aires.

LAS PALMAS

IMP. Y LIT. DE J. MARTÍNEZ

1926

En cumplimiento de lo dispuesto por R. O. del Ministerio de Instrucción Pública, del día 3 del corriente, y demás disposiciones posteriores, aclaratorias o complementarias, que han sido transmitidas telegráficamente a esta Escuela, tiene lugar esta lección dedicada a conmemorar el feliz término de la empresa acometida por el aviador español Comandante Franco, en compañía de los Sres. Ruiz de Alda y Durán y del mecánico Rada, de atravesar el Atlántico, desde España a la Argentina, en el avión «Plus Ultra».

Para los que hemos sido testigos presenciales del maravilloso vuelo en una parte de su ejecución, y juntamente con la emoción patriótica de la memorable hazaña hemos sentido el interés de su desarrollo a través de las diferentes etapas del viaje, la descripción del itinerario seguido por el avión español podemos decir que huelga.

Sin embargo, como explicación del gráfico que preside este acto, y por memoria también, diremos que el viaje fué concebido y casi puede decirse que ejecutado, mediante la realización de cinco etapas o vuelos en el siguiente orden:

1.^a etapa, de Palos a Las Palmas, con un recorrido de 1.315 Km.

2.^a etapa, de Las Palmas a Cabo Verde, con un recorrido de 1.650 Km.

3.^a etapa, de Cabo Verde a Pernambuco, con 2.850 Km.

4.^a etapa, de Pernambuco a Río de Janeiro, con 1.950 kilómetros.

Y 5.^a etapa, de Río de Janeiro a Buenos Aires, con 2.128 kilómetros.

En total, unos 10.000 Km., o sea una distancia igual a un cuadrante de meridiano terrestre, recorrida próximamente en unas 60 horas de vuelo, o dos días y medio; pues, aunque el tiempo que realmente medió desde la salida de Palos, el día 22 de Enero, a la llegada a Buenos Aires, el

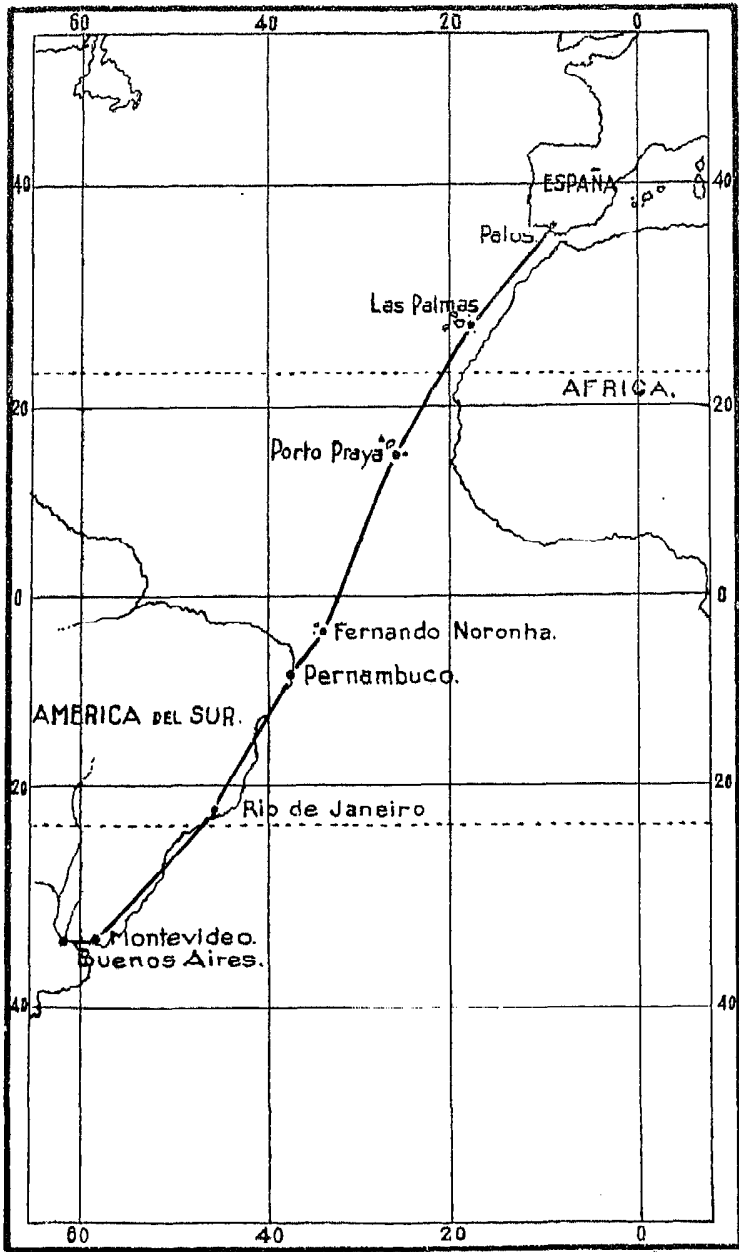
10 de Febrero, es de 20 días, la duración de los vuelos fué sólo de las 60 horas indicadas.

La ruta señalada por los puntos terminales de cada etapa está representada, conforme puede apreciarse por el gráfico, por una línea casi enteramente recta, inclinada de N. E. a S. O. y dividida en dos partes casi iguales por el Ecuador, como consecuencia de las latitudes próximamente iguales también, aunque opuestas, en que se encuentran Palos y Buenos Aires, sin que las escalas intermedias representen desviaciones de importancia de la ruta ideal.

Las escalas que jalonan el recorrido trasatlántico, dividiéndolo en tres secciones correspondientes a las tres primeras etapas del raid, están constituídas por nuestras islas Canarias y las portuguesas de Cabo Verde, que han visto así confirmar, con relación a las futuras líneas de la navegación aérea, la importancia que tenían ya adquirida como escalas de la navegación oceánica.

Por lo que respecta a nuestro Puerto de Las Palmas, que ha sido escala obligada de cuantos vuelos se han realizado en esta parte del Atlántico, lo mismo de Europa al Africa occidental, como el llevado a cabo por el francés Lefranc, que de Europa a la América del Sur, como el de los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral, y el de nuestros compatriotas ahora—únicos que hasta el presente registra la historia de la aviación—, parece providencial este destino que le asigna función tan importante en las comunicaciones transoceánicas, desde Colón a Franco, es decir, en todos los tiempos en que los países de Europa se han relacionado con los de América y de Africa bañados por el Atlántico meridional.

A esa función, llamada a desarrollos asombrosos si se sabe aprovechar a tiempo y debidamente esta situación privilegiada, en relación con el desenvolvimiento económico apenas iniciado de las inmensas tierras de los continentes que se extienden a uno y otro lado de nosotros, debe nuestra Ciudad y nuestro Puerto su prosperidad actual, y



no será ocioso insistir en su importancia hablando a una juventud a la cual, por la orientación de su actividad, habrá de corresponder en gran parte la realización de los altos designios que un próximo porvenir seguro nos reserva.

Los demás lugares recorridos por el Comandante Franco en su itinerario, han sido, conforme queda indicado, los siguientes:

Palos, punto inicial de la triunfal carrera, pequeño puerto español de la provincia de Huelva, próximo a la capital y cerca también de Moguer, de donde le viene el sobrenombre de Palos de Moguer. Debe su celebridad a haber partido de allí, el 3 de Agosto de 1492, las tres carabelas que al mando de Cristóbal Colón descubrieron el Nuevo Mundo. Esta circunstancia, a la que va unido uno de los hechos más gloriosos de la Historia de España y de mayor trascendencia para la Humanidad, hizo que el Comandante Franco le eligiera como punto de partida de su expedición. Subsisten aún, a unos 3 kilómetros de Palos, los restos del edificio que fué Convento de la Rábida, morada del Padre Marchena, uno de los pocos protectores de Colón. El edificio se encuentra en la actualidad bajo la custodia de los Padres Franciscanos y fué visitado por el intrépido aviador antes de emprender su arriesgado vuelo.

Porto Praya, en la isla de Santiago, del archipiélago de Cabo Verde. De las islas de este archipiélago, que son nueve principales, es particularmente conocida para nosotros la de San Vicente, por su puerto, llamado Porto Grande de San Vicente, uno de los competidores del nuestro, como escala de la navegación trasatlántica, y en donde el número de buques que lo frecuentan representa muy cerca de las dos terceras partes de los que visitan el de Las Palmas, o sean 6.125.000 toneladas, contra 10.378.000 en 1912. La isla de Santiago está situada más al Sur que la de San Vicente y dispone de una extensa bahía, llamada de Porto Praya, que es el nombre de la capital, en donde ha hecho escala el «Plus Ultra» al término de la segunda etapa de su viaje.

También aquí, como dejamos indicado anteriormente, la maravillosa empresa de nuestros compatriotas ha venido a confirmar la importancia de dichas islas como escala de los caminos que conducen al África occidental y a la América del Sur, a que deben su principal importancia, ya que por otros motivos de producción y de riqueza la tienen muy escasa.

La isla de Fernando Noronha, situada a unos 400 kilómetros al N. E. de Pernambuco, entró en el itinerario de improviso. No estaba indicada como escala precisa, a pesar de haber sido utilizada por los aviadores portugueses, en recuerdo de cuya hazaña fué la expresada isla cedida por el Brasil a Portugal. Tiene apenas unos 10 Km. de largo por 2 de ancho y la pueblan unos 2.000 habitantes.

Las poblaciones que señalan las demás etapas del raid, Pernambuco, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, pertenecen al continente americano.

Pernambuco está situada en la extremidad más oriental de la América del Sur, en uno de los puntos en donde se opera la extrangulación del Atlántico, o sea en donde este Océano presenta su menor anchura, lo cual determinó sin duda su elección como término de la tercera etapa del raid, la más peligrosa de todas por verificarse a través de la inmensa soledad oceánica. La ciudad se encuentra en la desembocadura común de los ríos Capiberibe y Beberibe, que la dividen en tres barrios, uno de los cuales llamado Recife, da también nombre a la ciudad, debido a lo cual y a las varias islas unidas entre sí que forman parte de aquélla, ha sido llamada la Venecia brasileña. Es ciudad comercial importante, con 200.000 habitantes, y su puerto atiende sobre todo a la exportación del azúcar y del algodón, riqueza principal de la región a que pertenece.

Río de Janeiro es la capital y ciudad más importante del Brasil y una de las más bellas del mundo, con cerca de un millón de habitantes, situada en la magnífica bahía del mismo nombre. Es el primer centro mercantil y marítimo

de la república brasileña y se distingue principalmente por la exportación de café, principal riqueza del país, por la que ocupa el Brasil el primer lugar en el mundo, suministrando las tres cuartas partes de la producción mundial.

Montevideo es la capital uruguaya, situada en la costa septentrional del gran estuario del Plata, 200 Km. próximamente antes de Buenos Aires. Su población ha crecido notablemente en los últimos años, asignándosele en la actualidad cerca de medio millón de habitantes. Su intervención en el itinerario del raid no estaba tampoco prevista, siendo debida a una gentileza del aviador.

Buenos Aires, en fin, término del raid, es la capital de la Argentina, que concentra, con su cerca de millón y medio de habitantes, la quinta parte de la población de la República. Por su posición y por su importancia es llamada la Reina de la Pampa y es la primera ciudad de la América del Sur y del hemisferio austral. Está situada en la orilla derecha del Río de la Plata y por su puerto se verifican más de las tres cuartas partes del total comercio exterior de la Argentina, atendiendo principalmente a la exportación de los cereales, de las lanas y de las carnes, que constituyen la gran riqueza del país y para cuya contratación y comercio dispone Buenos Aires del llamado «Mercado Central de Frutos», que es el mayor del mundo. El colosal edificio ocupa una extensión de 150.000 metros cuadrados, con vías férreas en su recinto, grúas, ascensores, etc.

Aunque lo dicho hasta ahora responde quizás al carácter de noticia geográfica que ha sido oficialmente asignado a esta lección, concebida primeramente como lección del día en las escuelas de primera enseñanza, no creo que pueda con ello darse por satisfactoriamente terminado nuestro empeño, ni el propósito con que posteriormente ha sido extendida a nuestras Escuelas de Comercio la obligación, sin hacer algunas consideraciones sobre la significación y la importancia de la admirable empresa llevada a cabo por el

Comandante Franco y sus compañeros, a las cuales, aunque os fatigue, me creó obligado a dedicar la segunda parte de la presente lección.

Tiene este viaje una significación y una importancia de orden sentimental en que parece haberse fijado principalmente hasta ahora la opinión española. No estamos ciertamente tan sobrados de motivos eminentes, que podamos echar a barato un acontecimiento que, siendo en sí mismo tan singular y tan extraordinario, contrasta además por manera tan notable con la mediocridad de la vida española en materia de aplicación práctica de los grandes adelantos de la Ciencia. Lo cual no es negar las excepciones aisladas y brillantes que en todos los órdenes pueden señalarse; sino reconocer la realidad del atraso general con que España se manifiesta al lado de otras naciones en donde el concepto de la vida y de los fines sociales ha evolucionado hacia ideales que no han acabado de penetrar completamente todavía la mentalidad de nuestra raza. En cuyo reconocimiento no ha de verse tampoco motivo alguno de desesperanza o pesimismo; debiendo, antes bien, servir de estímulo a este noble afán de trabajo, de engrandecimiento y de progreso, que parece haber ganado al fin el alma española.

Decía, pues, que por todos estos motivos el viaje de que tratamos nos ha impresionado principalmente como hazaña heroica, que debería ser colocada junto a las demás que han hecho imperecedera y gloriosa la Historia de España. La pericia y el arrojo con que el raid ha sido concebido y ejecutado; la circunstancia de haberse encaminado hacia tierras que fueron españolas y en donde España vive y se renueva en formas de tan profunda realidad como la Religión y el Idioma, más quizás que en un amor que es principalmente flor de cultura y aroma de distinción y de abolengo; el hecho de que la primacía de la ejecución de tal proeza nos haya correspondido, como si después de Colón y de la conquista y civilización de aquellas tierras todos los otros acontecimientos no hubiesen sucedido; esta misma especie

de teatralidad con que nuestros héroes, en medio de la absoluta seriedad que rodea toda su obra, han sabido preparar la empresa, haciendo intervenir en ella el prestigio de nombres y lugares históricos unidos a las más eminentes y puras glorias de la raza: bien justifica todo ello esta explosión romántica y sentimental que ha estallado en toda España y ha repercutido en el otro Continente, encendiendo amores y entusiasmos tan generosa y justamente manifestados como intensa y cordialmente agradecidos.

Pero, ni por la índole de este Centro en que esta lección tiene lugar, ni por las especiales razones que han hecho obligada mi presencia en este sitio, como Catedrático de Geografía Económica, podré yo limitar mis consideraciones a este aspecto sentimental del acontecimiento que celebramos, como tampoco podría ni sabría referirlas al aspecto propiamente técnico de la maravillosa hazaña aviatoria. Forzosamente habré de referirme a aspectos menos emotivos y menos brillantes quizás, pero que, por tocar a los últimos resultados o consecuencias prácticas del hecho, no dejarán de ofrecer un especial interés para nosotros.

Junto al aspecto sentimental que hemos señalado, el acontecimiento que celebramos tiene, pues, una significación que hace relación al orden práctico de las cosas, a que principalmente vamos a referirnos.

El avión, objeto antes de la guerra de arriesgadas experiencias que se señalan con un largo martirologio de víctimas en la historia de la aviación, e instrumento de combate durante las hostilidades, tiende a convertirse en un medio práctico de transporte a partir de 1918. El servicio postal aéreo de los Estados Unidos, entre Nueva York y San Francisco, organizado y sostenido por el Estado como servicio oficial, data de 15 de Mayo de dicho año.

Las ventajas del avión entre los medios modernos de circulación para los transportes materiales se fundan en la rapidez, siendo el más rápido de todos los instrumentos creados por el hombre para disminuir las distancias. Hemos

visto cómo han bastado 50 horas de vuelo para salvar la enorme distancia de 10.000 kilómetros que separa el puerto de Palos de la capital argentina, distancia que los más rápidos trasatlánticos modernos tardarían en salvar de doce a catorce días.

Para hacerse cargo de lo que esto representa en el progreso de las comunicaciones y de las relaciones materiales entre los hombres, son precisas todavía otras comparaciones. Hemos nosotros llegado a la vida en un momento privilegiado de los progresos humanos, y a fuerza de tener bajo nuestra mano las más grandes maravillas, ni nos asombran, ni nos conmueven, acabando por tenerlas, finalmente, por las cosas más naturales y sencillas. Pero pensemos en lo que ocurría hasta hace poco más de una centuria, o sea hasta fines del siglo XVIII, que es una época de ayer, vivida por nuestros abuelos. La etapa ordinaria de los recorridos por tierra oscilaba entonces de 40 a 60 kilómetros por día, distancia que el ferrocarril o el más modesto automóvil salvan hoy en menos de una hora. Un viaje de París a Madrid requería entonces 20 días, en medio de atroces incomodidades. Fué solamente hacia fines del siglo XVIII cuando la velocidad aumentó, gracias a las carreteras, recientemente abiertas, alcanzándose velocidades de 12 Km. por hora, que sólo excepcionalmente eran sobrepasadas. Se cita el caso del duque de Croy, que asombró a sus contemporáneos haciendo 20 Km. por hora, en berlina, habiendo partido de Calais a las cinco y media de la mañana y llegando a París a las ocho de la noche, invirtiendo en un recorrido que no llega a 300 Km. y que hoy es hecho diariamente en menos de dos horas por los aeroplanos de la «Air-Union» y de la «Imperial Airways Ltd.» que hacen el servicio aéreo entre Londres y París, más de 14 horas, o sea un espacio de tiempo igual al que el Comandante Franco ha invertido en recorrer los 2.128 Km. de la última etapa del raid felizmente terminado por el heróico aviador español en estos días.

Pero esta enorme ventaja de la mayor velocidad que

el avión representa sobre los otros medios de transporte—y es claro que me refiero siempre a los transportes materiales, pues la comparación no cuenta con las transmisiones telegráficas y telefónicas, o radiotelegráficas y radiotelefónicas, que alcanzan la velocidad del rayo—; esta ventaja, digo, de la mayor velocidad, no es, sin embargo, suficiente para determinar, desde el punto de vista de las relaciones comerciales, una efectiva superioridad del avión sobre los otros medios de transporte.

Porque los transportes comerciales y en general todo transporte de utilización práctica, requieren, además, otras muchas condiciones, relativas principalmente a la seguridad, a la regularidad, a la frecuencia y a la baratura, que la navegación aérea trasatlántica está muy lejos de alcanzar todavía. La ciencia aviatoria se debate hoy en medio de problemas de cuya solución depende el aumento necesario del radio de acción de los aparatos y la capacidad de transporte en peso de los mismos, factores indispensables de los grandes recorridos transoceánicos de valor comercial.

Pero, prescindiendo de estos temas de índole esencialmente técnica, con que está también relacionada la lucha entre el dirigible, o menos pesado que el aire, y el avión, o más pesado que el aire, forzoso es reconocer que el estado actual de la ciencia aviatoria no permite hacerse grandes ilusiones en el sentido de que empresas como la realizada por nuestro ya famoso compatriota representen el paso anhelado hacia una realización práctica de acercamiento material entre España y los pueblos de nuestra estirpe que pueblan el continente americano.

Ni la seguridad, ni la regularidad, ni la frecuencia, ni la baratura, pueden estimarse hasta ahora como condiciones de los transportes aéreos transoceánicos. Para comprenderlo basta considerar hasta qué punto es tenido por empeño arriesgado y heroico el realizado por el «Plus Ultra». Y ni el riesgo, ni el heroísmo se cuentan entre las cualidades psicológicas del comerciante moderno. Y, por lo que res-

pecta a la baratura, comparemos el promedio de los precios del transporte de la tonelada kilométrica, en los grandes recorridos oceánicos, de 4 a 6 décimas de céntimo, con el de 4 a 6 pesetas de los transportes aéreos entre París y Londres.

Son estas circunstancias las que explican que, habiéndose establecido a partir de 1919, con fines comerciales, numerosas líneas que sirven recorridos relativamente cortos, no exista todavía ninguna línea transoceánica. De 1919 a 1925, han funcionado en Europa 25 líneas aéreas internacionales, que sirven principalmente a los países de la Europa occidental y central y que unen también a Francia y a España con el Norte de Africa; tres han funcionado en América (Estados Unidos y Colombia), además de otros ensayos practicados en la Argentina y el Brasil; una en Asia, en Siam, único de todos los estados asiáticos que parece haber consagrado la mayor atención a la organización de la aviación comercial, prestando grandes servicios para el transporte de sederías entre Bangkok y otras varias poblaciones interiores a donde no ha llegado el ferrocarril; y tres en Australia, vasto país mal provisto todavía de vías de comunicación; no citando las que funcionan también en el Africa Occidental francesa, en el Congo belga y en el Africa austral inglesa, por no tener carácter propiamente comercial, ya que se destinan sobre todo al transporte rápido de funcionarios o militares, a la evacuación de enfermos y al transporte de la correspondencia administrativa.

Viene esto a demostrar, como digo, la extensión limitada que el estado actual de la aviación asigna a los transportes comerciales por vía aérea, cuya limitación es todavía más notoria si se tiene en cuenta que muchas de las líneas indicadas tienen que reducir o suspender su actividad durante los cortos días del invierno en los países septentrionales.

Por otra parte y refiriéndonos concretamente a las consecuencias prácticas posibles del viaje aéreo que motiva esta lección, es preciso no perder de vista cómo la producción

de cada país determina la naturaleza del tráfico y cómo, aún perfeccionado, el avión no parece que haya de ser en mucho tiempo sino un medio complementario de transporte, necesitado de una clientela y de un flete que suponen una vida económica intensa y que no podrá sino sobreponerse a corrientes comerciales preexistentes.

Sólo la relativa pequeñez de las distancias recorridas por las líneas aéreas de comercio hasta ahora establecidas, explica su subsistencia, no obstante la aplicación de precios kilométricos verdaderamente prohibitivos para la generalidad de las mercancías. La carga media transportada por los aviones que sirven la línea aérea de tráfico comercial más intenso que existe actualmente sobre el globo, que es la de París-Londres, ha oscilado, de 1920 a 1924, de 190 a 479 kilos, según estadísticas del aero-puerto de Bourget, en las inmediaciones de París. Si aquellos precios kilométricos hubieran de aplicarse a los grandes recorridos oceánicos, no habría mercancía que los soportara.

El trazado y el funcionamiento de las líneas actuales comprueban, pues, que el avión está, todavía sometido a muchas contingencias que no permiten hacer de él un instrumento eficaz de los transportes comerciales. Hasta ahora el avión comercial no se aventura a atravesar los mares sino en sus partes más estrechas, o en donde las islas representan la posibilidad de un refugio eventual: el mar de la Mancha, el Báltico, el Mar de las Antillas, el Mediterráneo por Córcega, evitando también la travesía de los macizos montañosos que carecen de campos de aterrizaje. No existe un servicio aéreo transalpino.

Así, pues, el valor y la importancia de la empresa con tanto éxito llevada a cabo por los aviadores españoles y que tan justamente ha merecido la admiración del mundo, no es precisamente de orden práctico inmediato, sino principalmente de orden moral y político. Claro es que también tiene un valor económico positivo indudable, porque el avión es un excelente medio de propaganda y de expansión, que hace

irradiar hasta los más apartados puntos del globo el nombre y la fama de su país de origen. Pero es su significación moral y política la que principalmente se destaca del glorioso acontecimiento que celebramos. Por él España se muestra a los países americanos de su estirpe como capacitada para las más altas empresas, afirmando en ellos la fe en las energías de la raza y en nosotros el convencimiento de la eficacia del trabajo y del esfuerzo, por los que lo mismo los hombres que los pueblos valen principalmente.

Tal es la enseñanza que debemos todos desprender del hecho que conmemoramos, más trascendental quizás que el de la propia hazaña en sí misma considerada, pues aun en el supuesto de que ella sirva para señalar un camino que en plazo no lejano haya de ser frecuentado por otros hombres y otras naves que hagan efectivo el dominio ilimitado de la atmósfera, todavía será para la generalidad de nosotros más positiva aquella enseñanza, si sabemos aprovecharla para contribuir con nuestro esfuerzo a la grandeza de España; ya que lo demás, considerado desde un alto plano de amplia humanidad, aun suponiéndolo realidad práctica inmediata, poco habrá de aprovecharnos, pues, por ley económica de que nadie es responsable, según que las invenciones se apliquen o se refieran a la calidad o a la cantidad, según que el bienestar creado por ellas sea caro o a buen mercado, así aumentan o disminuyen la separación entre los hombres, distanciándolos o acercándolos entre sí. El comerciante opulento, el turista rico, apremiados por los negocios o por el ansia de placeres, la mercancía de lujo destinada a satisfacer las vanidades y caprichos de la moda, aprovecharán sin duda el maravilloso invento; pero habrá entonces más distancia entre estos seres privilegiados de la fortuna y el resto de los mortales, que la que había en el siglo XIII entre los reyes más poderosos y el más ignorado y humilde lugareño, que se veían obligados a viajar, sin distinción, sobre el duro lomo de sus caballos.

F I N