

**EL PRIMER CRUCERO TRASATLÁNTICO DE
ÍTALO BALBO. AVIONES Y NAVÍOS ITALIANOS
HACIA BRASIL EN LAS CRÓNICAS DE LOS
DIARIOS CANARIOS (DICIEMBRE DE 1930-
FEBRERO DE 1931)**

**THE FIRST ITALO BALBO'S TRANSATLANTIC
CRUISER. ITALIAN AIRPLANES AND SHIPS TO
BRAZIL IN THE CHRONICLES OF THE CANARIAN
DIARYS (DECEMBER 1930-FEBRUARY 1931)**

Sandro Pellegrini

RESUMEN

Los diarios canarios de la época dedicaron páginas importantes en ocuparse del vuelo de exploración de un hidroavión Savoia Marchetti S 55 en las aguas de la bahía de Gando, la primavera de 1930. Eran los mismos días en que el Gobierno de España reconoció al terreno cercano de Gando el carnet de *aeropuerto* de interés nacional, una semilla que en los siguientes 80 años ha transformado Gando en uno de los aeropuertos más destacados e importantes del mundo.

Los diarios canarios dedicaron algunas interesantes columnas de crónica al vuelo de 14 hidroaviones S 55, llamados catamaranes volantes, que dejaron las aguas de Orbetello (Toscana), rumbo Río de Janeiro, el 15 de diciembre de 1930. Los hidros, al mando del general-ministro Italo Balbo, una de las columnas del Gobierno fascista de Mussolini,

ABSTRACT

The daily Canarian papers of the period, dedicated many pages to the exploration flight of the seaplane Savoia Marchetti S 55 in the waters of Gando bay in the spring 1930. They were the same days in which the Spanish government ceded the land near Gando the status of an airport of international interest, a title that in the following 80 years has transformed Gando into one of most important airports in the world.

The daily Canarian papers also dedicated some interesting columns to the chronicle of the flight of some 14 S 55 seaplanes, named flying catamarans, that set off from Orbetello en route to Rio De Janeiro, on the 15th of December 1930. The seaplanes, at the command of General Minister Italo Balbo, one of the pillars of the Mussolini led Facist Italian Government, passed through the Balearic Islands; Los Alcazares, Kenitra,

Sandro Pellegrini: Doctor. Sociedad Geográfica italiana y Sociedad Geográfica española. Via privada S. Antonio, 9/13. 16036. Recco, Génova. Italia. Tlfo.: 39-0185-720-453

pasaron por las islas Baleares. Los Alcazares, Kenitra, Villa Cisneros, Bolama ante de saltar a la orilla del Atlántico de Brasil con un vuelo de 3000 km. que se cumplió en 17 horas de vuelo.

Los buques de guerra de la escuadrilla de escolta tenían como buque almirante al *Explorador Nicoloso da Recco* y aprovecharon una escala en Ceuta y de una, más importante, en el puerto de Gran Canaria. De esta estancia, con marineros italianos que paseaban por las calles grancanarias, los oficiales recibidos y honrados por las autoridades militares y civiles isleñas, se ocuparon los diarios editados en las islas.

Y se ocuparon, casi a diario, con unas crónicas esenciales, del desarrollo de toda la expedición que, por primera vez, enlazó las dos orillas del Atlántico con un vuelo en escuadrillas, tratando todos los aspectos, los más desafortunados como lo que se produjo en Bolama, cuando se perdieron dos aviones, y del amarrar de otros dos hidros en las aguas del Atlántico. Una crónica que se acabó con los aplausos en Brasil, en Roma y en todo el mundo de la aviación que estaba marchando hacia un desarrollo que a la época de Balbo no se podía aún imaginar.

PALABRAS CLAVE: diarios canarios, hidroavión, Savoia Marchetti S55, buque explorador Nicoloso da Recco, Brasil. Río de Janeiro

Villa Cisneros and Bolama before hopping over to the other side of the Atlantic in a 3000km flight to Brazil, a trip that took 17 hours.

The war ships of the guard squadron, had, as admiral ship, the *Explorer Nicoloso da Recco* and they made use of a stopover in Ceuta, and more importantly in the port of Gran Canaria. In this stopover, with Italian sailors that passed through the streets of Gran Canaria, the officials that were received and honoured by the Military Authorities and islanders, occupied large parts of the daily papers of the time in the Islands.

The papers covered all aspects of the development of the expeditions, which managed to connect the opposite shores of the Atlantic for the first time through the means of air travel. They also included details on some of the more unfortunate events including that of two planes that went missing by Bolama as well as the water-landing of two other planes in the Atlantic waters. The publishing of such articles was received with great enthusiasm in Brazil and Rome as the world started to move towards a level of development in that in the times of Balbo, they wouldn't even have been able to imagine.

KEYWORDS: canarian diaries, Savoia Marchetti S55 seaplane, explorer ship Nicoloso da Recco, Brazil, Rio de Janeiro.

Los progresos de la aeronáutica italiana bajo la conducción del general Italo Balbo, amigo de Mussolini y uno de los cuadrunviro que habían agilizado la conquista del poder alineando su milicia en primera fila durante la marcha hacia Roma, tenía el objetivo de empalmar por vía aérea, a través de un vuelo a etapas, Italia a América Latina. Los aviones elegidos fueron

los hidrovolantes Savoia – Marchetti S55, en aquel entonces en boga dada sus características de confiabilidad y seguridad.

La empresa se llevó a cabo entre diciembre del año 1930 y febrero de 1931 y suscitó notable interés también para las islas Canarias que se hallaban en la ruta que se encuentra entre Europa, África y el continente sudamericano. En efecto, las islas españolas en el Atlántico han sido consideradas entre las posibles bases para hacer escala de la formación aérea guiada por el general Balbo, quien en aquella época era también ministro de aeronáutica y de aquella naval destinada a servir de apoyo para la seguridad de los hidrovolantes.

El interés por las islas de aquella extraordinaria empresa italiana lo atestiguan amplias crónicas dedicadas por los periódicos canarios a un vuelo que tenía caracteres excepcionales ya que se presentaban 14 hidrovolantes. A 8 navíos que debían recorrer conjuntamente una ruta de algo más de 10.000 km, de los cuales 3000 entre Bolama, en la costa africana, y Natal en la brasileña. Era esta la etapa más larga y comprometedora.

Italo Balbo había declarado ante las Cámaras, en un discurso de julio de 1929, que las nuevas fronteras de la aeronáutica italiana se apoyaban no tanto en recorridos individuales, sino en cruceros colectivos de escuadrillas con al menos ochentas aviones.

Basándose en esta convicción el general-ministro participó, a veces guiando personalmente, en media docena de estos vuelos en grupo, organizando los mismos y participando personalmente en cuatro de ellos. Dos de aquellos vuelos se llevaron a cabo en aguas del Mediterráneo, otros dos fueron vuelos trasatlánticos con meta final en Brasil —aquel del cual nos ocuparemos de forma difusa en la presente relación— y aquel, definido del Decenal de la era fachista, con meta en las costas de América septentrional que se llevó a cabo en 1932.

El primer vuelo transmediterráneo se llevó a cabo del 26 de mayo al 2 de junio de 1928. Fue organizado por Balbo, pero dirigido en realidad por De Pinedo y participaron 61 hidrovolantes que ocupaban en el espejo del agua, cuando se hallaban sobre la mar —ala con ala— una línea de 4 km de longitud. Partiendo de Orbetello los hidrovolantes italianos tocaron Elmas en Cerdeña, Pollensa en las Baleares, Los Alcazares y puerto Alfaques, en la costa mediterránea española, Berre, en las cercanías de Marsella, para regresar luego a Orbetello. Cada etapa cubría unos 500 km. De los Alfaques, Balbo fue volando hasta Madird para aceptar una invitación al almuerzo del rey Alfonso XIII.

En el mes de diciembre de aquel mismo año el general-ministro efectuó un viaje hacia EE.UU. para participar en Congreso internacional de aviación que se había organizado en la capital norteamericana. En el viaje de regreso,

a bordo del transatlántico *Conte Grande*, Balbo maduró la idea de efectuar un vuelo hacia las costas norteamericanas.

El segundo crucero mediterráneo se llevó a cabo en julio de 1929, dirigiéndose hacia el este, con meta final Odessa, la gran base naval de la Rusia soviética en el Mar Negro. Las etapas se articularon entre Taranto, Atenas, Estambul, Varna y Odessa. Las mismas localidades fueron surcadas también en el viaje de regreso, que como siempre se concluyó en la base de Orbetello.

Estos dos cruceros provocaron gran interés de la propaganda ya sea por los hombres, medios, organización como, sobre todo, de parte de los periodistas italianos.

En los siguientes planes de la Aeronáutica figuraba un vuelo en escuadrilla hacia las costas de América meridional, para recordar también los grandiosos viajes del descubrimiento de otro italiano que se llamaba Cristóbal Colón. Al mismo siguió, en 1932, el denominado vuelo del decenio de la era fachista que sustituyó un vuelo, ciertamente más comprometedor del giro del mundo, que fue descartado dado el excesivo costo que suponía para las finanzas italianas, en una época de crisis económica mundial.

Los raídes de Balbo no eran los primeros vuelos importantes que habían llevado a cabo aviadores italianos. En aquellos años no se había olvidado todavía la desafortunada aventura hacia el polo norte de Umberto Nobile y de su dirigible, aquellas de Del Prete y Ferrarin que habían logrado llegar a Natal en el Brasil en 44 horas, aquella de De Pinedo que en 1927, con un hidrovoleante llamado Santa María, había atravesado dos veces el Atlántico, sur y norte, y volado a través de América meridional como de la septentrional efectuando un raid de 45.000 km en 44 días.

Para efectuar la primera expedición en escuadrilla a través del Atlántico meridional fue elegido un avión de tipo Savoia-Marchetti, realizado en los talleres de Sesto Calende, en el Lago Mayor. Se trataba de un avión ya experimentado que llevaba las iniciales S. 55, con un motor más potente que aquellos hasta aquel entonces adoptados, un Fiat A 22R, que desarrollaba una potencia de unos 700 Hp, con hélices contrapuestas colocadas en un telar metálico externo respecto a dos flotantes, los mismos ensanchados. La cabina de pilotaje estaba completamente cerrada y aislada lo que permitía a los pilotos fumar. La velocidad máxima del medio era de 215 km horarios, con un crucero de 165 km. El avión contaba con autonomía de 3100 km, algo superior a la distancia transatlántica entre la base portuguesa de Bolama, en la costa africana, y Natal en el Brasil. La carga máxima que se podía transportar era de 10.000 kilos.

El avión elegido tenía un aspecto raro. Se trataba de un insólito “catamaràn volante”, particularmente macizo y confiable que había ya establecido una serie de récords por lo que se habían convertido en uno de

los aviones más pregonados del mundo, destinado a ser patrimonio de la Aeronáutica militar italiana hasta 1939.

Una vez determinado el acontecimiento, un vuelo de 14 hidrovolantes, de los cuales dos eran aviones taller, subdivididos en cuatro escuadrillas de tres aviones cada una, cuyas alas se distinguían por fajas de color blanco, rojo, verde y negro, Balbo envió un avión para efectuar un vuelo de reconocimiento a lo largo de las costas mediterráneas y de aquellas africanas que dan hacia el Atlántico, para elegir las bases más idóneas para efectuar las escalas intermedias.

El suceso de la empresa aeronáutica fue merecido, en su mayor parte también, sobre todo a causa del apoyo que ofrecía a la formación aérea una escuadra naval dirigida por el almirante Umberto Bucci que había izado su insignia de comando en el novísimo explorador que llevaba el nombre de *Nicoloso da Recco*. Durante aquel crucero el *Nicoloso da Recco* fue el buque almirante de una escuadra conformada por otras siete unidades, todas iguales, votadas a la mar en los astilleros italianos de Génova, de Génova Sestri Ponente, Riva Trigoso (Génova), Ancona. Se trataba de unidades veloces de nueva concepción con una velocidad máxima de alrededor 38 nudos (sucesivamente reducida a causa de las modificaciones de los cascos), un desplazamiento de 2600 toneladas, una longitud de 1073 metros, un ancho de 10,2 metros y una inmersión de 3,6 metros. Los motores contaban con una potencia de 55 HP. El armamento estaba constituido por seis bocas de fuego en tres instalaciones de dos, dotadas de 120/50, dos ametralladoras de 40/39, 4 de 13,2 y 6 tubos lanzasiluros de 533 en dos instalaciones de tres, con posibilidad de cargar también entre los 50-100 torpedos para efectuar barreras. Cada unidad embarcaba seis oficiales y 164 entre suboficiales y marineros.

Los navíos pertenecían a la novísima clase exploradores y llevaba por tanto el nombre de 12 antiguos exploradores y navegadores italianos cuyos nombres figuraban en los libros de historia.

Los navíos que acompañaban el *Da Recco* habían sido bautizados con los nombres de *Luca Tarigo*, *Lanzerotto Malocello*, *Ugolino Vivaldi*, *Antoniotto Usodimare*, *Leone Pancaldo*, *Antonio da Noli*, *Emanuele Pessago*, todos héroes del mar ligur y habían sido botados a la mar entre el otoño de 1929 y mayo de 1930. Entre marzo de 1930 y mayo de 1931 fueron botados a la mar con retraso por los astilleros de Fiume, a causa de algunas mejorías a los motores, los navíos *Nicolò Zeno*, *Alvise da Mosto*, *Giovanni da Verazzano* y *Antonio Pigafetta* que no participaron de la misión transatlántica.

Todas estas unidades, tras algunas labores importantes, y la reclasificación como cazatorpederos, participaron de la Segunda Guerra Mundial y solamente el *Da Recco* logró sobrevivir a la gran destrucción de la flota italiana mereciendo la medalla de oro al valor militar conferida a uno de sus

comandantes. Los 11 restantes fueron hundidos en refriegas sea por barcos y aviones aliados, ya sea por cañones y minas alemanas tras la infausta jornada del 8 de septiembre de 1943 cuando Italia aceptó la rendición sin condiciones, impuestas por los americanos, ingleses, franceses y rusos¹.

EL AVIÓN EN ESPAÑA Y EN LAS ISLAS CANARIAS

Tras el primer vuelo de los hermanos Wright en 1903, en poco tiempo el nuevo medio volante, pesante y complejo, efectuó enormes progresos en tiempo relativamente breve. En Europa la afirmación de la máquina volante llevó consigo la marca de Francia que por primera vez se ocupó de crear una serie de talleres destinados a la construcción del nuevo aparato, más pesado que el aire.

Italia fue el primer país en el mundo que adoptó el medio aéreo como arma de guerra durante el conflicto ítalo turco de 1911-12. Aviones italianos efectuaron acciones de reconocimiento y de bombardeo, lanzando simples bombas a mano sobre los cielos de Libia. Durante la Primera Guerra Mundial contaron con fuerzas aéreas tanto los Estados Unidos como Inglaterra, Francia, Alemania y Austria, gracias a duelos en el aire entre los caballeros del cielo de opuestas banderas, los aviadores se tornaron en héroes en un nuevo campo de batalla que se descubrió en aquella guerra.

Por suerte también las guerras tienen un final. Concluido el primer conflicto que embargó Europa y aquella parte del mundo que dependía de la misma, involucrando directamente a Estados Unidos de Norteamérica, el medio aéreo trató de hallar fines más nobles y nuevas vías de afirmación en la vida civil de las naciones.

En España el avión llegó a fines del primer decenio del siglo XX, hasta tal punto que 1909 fue definido el año de oro de la aviación española. Data de aquel año el primer vuelo en los cielos de las cercanías de Valencia, efectuado por el capitán de ingenieros militares Juan Oliver quien llevó al espacio un avión construido en Barcelona por Gaspar Bruner, también él ingeniero militar.

Como recuerda Manuel R. Ramírez Muñoz, a partir de 1909 hasta la víspera de la gran guerra en toda capital española los habitantes levantaban la vista hacia el espacio estupefactos para seguir las evoluciones, casi milagrosas, del nuevo medio pilotado por un hombre que se desplazaba entre las nubes con un vehículo destinado a abreviar las distancias y revolucionar las comunicaciones².

La primera semana aérea fue organizada en 1910 en Logroño donde el piloto francés Garnier despegó alcanzando la altura de 23 metros, deteniéndose casi súbitamente en las ramas de un providencial árbol.

Manifestaciones análogas se llevaron a cabo en Valladolid, Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, Santander, Palma de Mallorca, Toledo.

El telégrafo que, a fines del siglo pasado, empalmaba ya las islas Canarias con España llevó consigo el eco de aquellas manifestaciones que se desarrollaron en toda la Península, también en las columnas de los periódicos que se imprimían en el archipiélago.

El primer vuelo en los cielos canarios lleva la fecha de la fiesta de San Pedro mártir que se celebraba en la capital de Gran Canaria en el año 1913. Fue organizada por uno de los redactores del periódico *La Provincia*, Domingo Navarro, y por el profesor de gimnasia Jaime Company, y tuvo como estrella al piloto francés Leonce Garnier, en aquel entonces de 35 años, quien llegó a Las Palmas a bordo de un barco, acompañado por la esposa y el avión desmontado en varias piezas en la bodega.

Garnier efectuó el primer vuelo de los cielos insulares el 30 de abril de 1903, volando sólo. En el curso de algunas exhibiciones llevó consigo varios personajes, entre los cuales al gobernador militar. El piloto francés efectuó también un giro alrededor de Gran Canaria, antes de trasladarse a Tenerife donde el avión sufrió graves desperfectos durante el primer vuelo demostrativo. Las manifestaciones aéreas fueron por entonces suspendidas y el traslado de Garnier supuso un grave déficit financiero ya que la gente rehusó pagar el precio de una entrada cuando se podía admirar el avión volando desde cualquier zona de la ciudad en cuyos cielos se exhibía.

Después de la guerra, el avión comenzó a surcar también los cielos españoles y canarios, a tal punto que en 1920 el Aéreo Club canario presentó un proyecto para empalmar las islas hacia la madre patria con un vuelo regular. Dos años más tarde, el Cabildo grancanario³ se dirigió al Ministerio de Hacienda con el encargo de organizar el servicio propuesto, sin haber recibido respuesta positiva.

Al mismo tiempo en España se había establecido un vuelo regular entre Sevilla y Larache, en la costa marroquí, casi frente a Canarias; Francia empleaba la base aérea española de Cabo Juby para efectuar etapa con sus aviones que volaban de Marsella hacia las colonias francesas de África occidental. El gran Saint-Exupery, escritor de fama y aviador, fue durante cierto tiempo empleado en el servicio de la costa del Sahara español.

También Portugal había establecido conexiones aéreas con sus posesiones coloniales africanas y manifestado interés por una base en las islas Canarias, antes de tocar las islas de Cabo Verde. Los ingleses estaban equipando una serie de escalas intermedias en los territorios africanos de su imperio colonial, en el Oriente Medio, India, Ceylán, península de Malacca, para poder llegar a las lejanas Australia y Nueva Zelanda con el nuevo medio, aproximadamente 5 veces más veloz que cualquier navío.

La misma Alemania, que si bien había perdido la guerra, había organizado servicio aéreo para empalmarse con las ex colonias africanas que apenas había perdido en favor de los anglo-franceses.

El 18 de enero de 1924 se registró el primer vuelo de tres aviones militares españoles, los Berguet XIV franceses, que llegaron en formación a Gran Canaria antes de desplazarse a Tenerife. Dos registraron graves averías y fueron abandonados. En el hidrovoltante de escolta, bautizado *Plus ultra* había subido Ramón Franco, hermano del más famoso Francisco, quien efectuó el primer vuelo sobre la cima del Teide, logrando fotografiar desde lo alto, por primera vez, el interior de la boca del volcán. El mismo avión, en su vuelo de regreso hacia España batió el récord español de vuelo, manteniéndose en el cielo, entre Tenerife y Casablanca, durante muchas horas. Entre el 22 de enero y el 10 de febrero de 1926 el citado Ramón Franco, en 10 etapas y 53 horas y media de vuelo, empalmó Palos de la Frontera con Buenos Aires.

El 17 de abril de 1930 el gobierno español decidió la construcción del primer aeropuerto en Canarias, aquel de Gando, so pacto que el Cabildo grancanario lograrse poner a disposición una amplia porción del territorio necesario para la instalación.

En aquellos días se llevó cabo la misión explorativa italiana de la cual nos vamos a ocupar.

UN HIDROVOLANTE ITALIANO EN MISIÓN EXPLORATIVA

La espectacular empresa de Balbo se llevó a cabo en un mundo en el cual el avión había logrado grandes pasos hacia adelante en el sector de los motores, de los cascos de hidrovoltantes destinados a desplegarse y descender en un espejo de agua, en aquel de las instrumentaciones. Tales progresos se traducían en vuelos siempre más rápidos y seguros, con la posibilidad de llevar pasajeros y mercancía (entre estas hallaba cabida especial el recién nacido correo aéreo, con precintos particulares).

Un reciente artículo⁴ de Ricardo García de Celis, que figura en la *Revista de El Museo Canario*, de Las Palmas de Gran Canaria, ilustrado con una bella serie de fotografías, ha devuelto a la actualidad el tema del primer vuelo explorativo de un hidrovoltante italiano en los cielos y aguas de la isla de Gran Canaria. Los periódicos de aquella época, impresos en Canarias, se ocuparon profusamente de una noticia destinada a suscitar ulterior interés en la prensa de todo el mundo.

El avión, un hidrovoltante Savoia Marchetti S 55 con la inicial I-AASZ, a dos cascos acoplados, se hallaba bajo el mando del mayor Eraldo Ilari. Su segundo era Stefano Cagna⁵. En el medio se hallaba asimismo un motorista y un radiofonista además de otros dos miembros de la tripulación. Los aviado-

res italianos, que amarraron en la bahía de Gando el 18 de abril de 1930, debían comprobar las posibilidades que ofrecían las aguas grancanarias, sean aquellas del puerto de La Luz como las de Gando para ofrecer albergue a los hidrovolantes y dar hospitalidad a 8 navíos de guerra.

La misión entera de aquel único avión consistía en verificar las posibilidades ofrecidas, todas las veces que fueren necesarias, sobre todo de las escalas a lo largo de la costa africana del Marruecos español, del Río de Oro y del territorio de Ifni, en aquel entonces español, y de el marroquí bajo protectorado francés. El propósito de constatar también las condiciones de una escala eventual en las islas Canarias y en aquellas de Cabo Verde, de la bahía de Bolama en la Guínea portuguesa y sobre las posibilidades concretas de ofrecer, no sólo un albergue a los navíos y aviones italianos que se proponían proceder a etapas hacia Río de Janeiro, como asimismo la posibilidad de obtener suministro de todo aquello que fuere necesario para un navío.

Las fotos de la *Revista de El Museo Canario*, con el hidrovolante italiano cargado manualmente, con tanques de gasolina que hicieron rodar en las arenas de la playa de Gando para echar carburante en los tanques de un avión que no se hallaba fijado a las boas de atraque y fue remolcado hasta la línea de costa, atestiguan la precariedad de aquella instalación aeroportuaria a inicios del año 1930.

El texto del artículo recuerda que las autoridades canarias habían comprendido plenamente la importancia mediática del aparcamiento de una formación aérea extranjera, en el caso específico italiana, y de aquella de una escuadra naval en aguas de la citada isla. Las mismas autoridades locales habían involucrado también al Cónsul de Italia en Las Palmas para que indicase la oportunidad de emplear un espacio protegido de la costa grancanaria a fin de alistar un vuelo destinado a tener amplia difusión en todo el mundo.

La tripulación italiana fue halagada con mil atenciones, confirmando la tradicional hospitalidad de la isla por lo que los aviadores italianos fueron tratados muy bien, invitados por las diferentes autoridades de la isla de Gran Canaria a participar a fiestas, banquetes y conciertos, a visitar teatros y a efectuar excursiones y otras diversiones.

El primer periódico cotidiano de las Canarias que se ocupó del vuelo explorador fue el *Diario de Las Palmas*, el cual ya el 3 de abril de 1930 había anunciado en un título la próxima llegada de un avión italiano, utilizando una información recibida por parte del cónsul de Italia Bellini. El artículo advertía que el hidrovolante S55, igual al empleado por De Pinedo en sus vuelos americanos, estaba anclado en las aguas de Villa Cisneros, en la costa del entonces Sahara español y se auguraba que aún una vez más fuesen preferidas las aguas de la bahía de Gando. Infomaba asimismo que el

Cabildo local había pedido al Ministerio de Madrid habilitar la bahía de Gando como aeropuerto destinado a la navegación aérea.

El mismo artículo informaba sobre la llegada, al día siguiente, de un avión alemán que de Gran Canaria se había desplazado hacia Tenerife y que se aprestaba a regresar a Gran Canaria.

El 5 de abril la noticia fue difundida asimismo por *El Progreso*, periódico republicano autonomista, mientras el 19 de abril, aún el *Diario de Las Palmas* a punto de cerrar la edición, informaba sobre la llegada del hidrovolante de Ilari y Cagna, augurando una buena estadía a toda la tripulación.

El periódico, tras haber informado algunos días antes sobre la llegada de una escuadrilla aérea española y de una formación naval con la misma bandera, retornaba sobre la noticia acerca de la llegada de un aeroplano italiano en la edición a la venta del 22 de abril, dando los nombres de la tripulación entera del Savoia Marchetti que era de 6 hombres: además de dos oficiales pilotos Eraldo Ilari y Stefano Cagna, se hallaban los pilotos Gastone Venturini, Giacomo Gatto Carducci y los mecánicos Giovanni Tacchero y Luigi Bandano. Agregaba informaciones acerca de una cena que fue ofrecida a ellos por el alcalde de Las Palmas, José Mesa y López y por el gobernador civil de la provincia, Luis de León y García, en el hotel Atlántic y que luego pasaron al teatro Pérez Galdós para asistir a la obra *El gato montés*.

Al día siguiente aquel periódico informaba a sus lectores sobre las características técnicas del avión italiano y dotaba de detalles sobre los festejos que continuaban en favor de su tripulación

El 24 de abril siempre el *Diario* explicaba cómo, a causa del mal tiempo en las costas españolas, el hidrovolante italiano continuaría su estancia en las aguas de Gando y cómo su tripulación habría visitado a un crucero francés en el amarradero del puerto principal, y participado a una cena donde se hallaban presentes también los dos aviadores españoles Joaquín Collar y Cristóbal Vela.

El 8 de mayo se difundió la noticia que el Gobierno español había declarado aeropuerto nacional a la escala de Gando, para luego informar el 15 de mayo sobre la salida del hidrovolante italiano hacia Kenitra, en la costa africana y Los Alcazares, cerca de Cartagena, en la costa mediterránea. El *Diario de Las Palmas* de 15 de mayo subrayaba cómo los aviadores italianos habrían apreciado la hospitalidad recibida y declarado su agrado en torno a las insuperables condiciones del aeropuerto de Gando al cual elogiaron.

Una fórmula de cortesía, evidentemente, porque al punto de hacer una elección definitiva, los aviones de la misión atlántica prefirieron detenerse en las aguas de Villa Cisneros, en la costa africana. El 16 de mayo de 1930 aún una noticia del *Diario* informaba sobre la feliz llegada del S55 italiano en

aguas de Kenitra, mientras un avión español, un Dornier Wall N° 16 que había levantado vuelo de la bahía de Las Palmas hacia Casablanca, Melilla y los Alcazares había sido constringido a un retorno forzado debido a un desperfecto mecánico, sólo después de 10 minutos de vuelo. El articulista felicitaba por cómo se había descubierto tan rápidamente que a bordo de aquel avión había algo que no funcionaba debidamente.

LOS PERIÓDICOS CANARIOS SOBRE LA EMPRESA DE ÍTALO BALBO

Y llegaron finalmente los días de la gran empresa... La planificación aeronaval del viaje hacia Brasil preveía que los hidrovolantes italianos tuviesen que efectuar una etapa en Villa Cisneros, en la costa africana de la colonia española de Río de Oro, mientras los navíos de escolta habrían efectuado escala en dos puertos de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife.

La bahía de Gando había sido juzgada demasiado estrecha para hospedar 14 medios aéreos, tampoco se podía interferir con el tráfico comercial del puerto de La Luz, por lo que se había descartado la posibilidad de hacer entrar la formación aérea en las aguas portuarias. Tampoco era imaginable tener al amarre hidrovolantes en mar abierto, fuera de los muelles portuarios.

La escuadra naval de apoyo había recibido órdenes de proceder dividida, en modo tal de no crear demasiada confluencia en los puertos de atraque para facilitar las operaciones de provisión de víveres, agua y carburante. Por tal razón en las aguas canarias entraron sólo algunos de los “exploradores” con bandera tricolor y el escudo de los Savoia.

Los cotidianos que se imprimían en el archipiélago se ocuparon con crónicas detalladas acerca de cuanto estaba acaeciendo en sus aguas y en aquellas cercanas a la colonia española, siguiendo la misión italiana a partir de su salida de Orbetello en la costa toscana, hasta su llegada a Río de Janeiro.

La primera noticia la dio el *Diario de Las Palmas* en su edición del 15 de diciembre de 1930 con un título a dos columnas, anunciando el próximo vuelo de dos escuadrillas aéreas entre Europa y América y reproduciendo algunas críticas que habían surgido en Italia en torno a la realización de un raid que el periódico definía formidable. Una parte había criticado, en el *Bel Paese*, el derroche de dinero público en un momento de crisis para organizar un vuelo tan comprometedor. Otros en cambio, haciendo de portavoz del filogubernamental *Giornale d'Italia*, sostenían que incluso quedándose los susodichos aviones y hombres en Italia habrían continuado volando para entrenarse, consumiendo carburante. Lo mismo valdría respecto a las unidades navales.

Se enfocaban los beneficios que habrían derivado por el transporte de correo aéreo, estampillado con un timbre particular, de precio holgado. El

periódico italiano, citado por aquel canario, recordaba que volar desde Europa al Brasil, atravesando el Atlántico en escuadrilla no había sido jamás efectuado antes por la aviación de ningún país.

El diario recordaba, cómo a causa de aquel raid se hallaban ya anclados en el puerto de La Luz los cruceros⁶ italianos *Vivaldi*, *Da Recco*, *Tarigo*, *Usodimare* y *Lancellotto Malocello*, bajo el mando del almirante Umberto Bucci que izó su insignia en el *Da Recco*.

Asimismo se anunciaba la llegada inminente de la escuadrilla aérea, bajo el mando del general Balbo, jefe supremo de la aviación italiana, en la bahía de Villa Cisneros.

El mismo día también *El Defensor de Canarias* tras haber informado acerca de los desórdenes que se estaban difundiendo en la Península española, relataba acerca del anclaje de navíos italianos, sobre los intercambios de visitas entre el almirante Bucci (erróneamente escrito Giucci) y las autoridades locales, sobre la participación de los tripulantes italianos a un concierto en el teatro Galdós, sobre la simpatía y admiración que suscitaban los marineros italianos cuando paseaba por las calles de Las Palmas.

El siguiente 16 de diciembre *La Provincia*, en sólo cinco líneas, informaba acerca de 14 aviones de la misión de Italo Balbo que se aguardaban en la base de Cartagena.

Otras líneas estaban reservadas a los desórdenes en España, al levantamiento de un grupo de aviadores en el campo de Cuatro Vientos, a la fuga hacia Portugal de tres aviones españoles que habían embarcado asimismo al general Queipo de Llano y a un grupo elevado de oficiales, entre los cuales el mayor Franco. Dos pilotos españoles se habían perdido en el desierto alrededor de Cabo Juby y habían sido salvados y embarcados en un pesquero que los estaba transportando hacia Gran Canaria.

Aún *La Provincia* el 18 de diciembre exponía a sus lectores detallados particulares acerca del crucero aéreo entre Italia y el Brasil que se había articulado en las siguientes etapas: Orbetello-Cartagena, de 1200 km, Cartagena-Kenitra, 700 km, Kenitra-Villa Cisneros, 1600 km, Villa Cisneros-Bolama, 1500 km, Bolama-Port Natal, 3000 km, Port Natal-Bahía, 1000 km, Bahía-Río de Janeiro, 1350 km, por un total de 65 horas de vuelo.

En sucesivo artículo se explicaba cómo a Los Alcazares (Cartagena) habían llegado sólo ocho aviones mientras los demás, entre los que se encontraba el de Balbo, habían sido constringidos por una fuerte tempestad de viento a amarrar en aguas de las Baleares. Otros artículos se ocupaban además de levantamiento de Jaca donde había muerto un sargento de la Guardia Civil, de la detención del extremista en Cartagena, del cierre de algunos centros de resistencia en Bilbao.

Siempre el mismo día sea el *Defensor de Canarias* que el *Liberal* daban detalles acerca de la primera etapa del vuelo italiano, del descenso de un

grupo de hidrovolantes con el tricolor en la bahía de Pollensa, en la isla de Mallorca a causa de un violento temporal que había provocado crisis también en la navegación del mediterráneo occidental.

Un avión español había llegado a tiempo para recuperar y salvar a dos pilotos que precipitaron en los límites del desierto marroquí.

Tres de los exploradores italianos entre los cuales la nave almirante *Da Recco* habían dejado el puerto de Las Palmas para alinearse a lo largo de las costas africanas donde se había previsto el amarre de los aviones de Balbo en las bases de Kenitra, Villa Cisneros y Bolama.

Todos los hidrovolantes de Balbo se habían reunido en Cartagena y de allí habían despegado rumbo a Kenitra para proceder sucesivamente hacia la ciudad colonial española de Villa Cisneros. En las aguas grancanarias habían quedado el navío *Pessagno* y el *Usodimare*. El gobernador militar De la Torre había informado a los periodistas canarios que el señor Fernández de Loayza había sido encargado de controlar el respeto de la censura sobre las noticias, según las instrucciones adoptadas por el Gobierno de Madrid.

Entre 18-19 de diciembre también el periódico nacional *El País* había dedicado amplia crónica a la misión trasatlántica italiana.

Lo mismo había hecho el *ABC*. El 19 el *Defensor de Canarias* volvía nuevamente sobre la tempestad, con ráfagas de viento que superaban los cien km. hora y que habían detenido algunos hidrovolantes italianos en Baleares, y *La Crónica* había divulgado la noticia sobre un rico inglés que había venido de Londres a encontrar al padre enfermo en Tenerife, alquilando un trimotor habilitado como avión taxi el cual había aterrizado en el aeropuerto de Los Rodeos.

El *Defensor de Canarias* del 20 de diciembre informaba sobre la salida del puerto de Las Palmas de Gran Canaria de los dos últimos navíos italianos, *El Pessagno* y el *Usodimare*, y sobre la llegada del trimotor con objeto de repatriar a los dos pilotos españoles que aterrizaron en pleno desierto los cuales habían hecho celebrar una misa de agradecimiento en la catedral de la capital grancanaria. El cotidiano *La Provincia* daba amplia noticia acerca de la concesión a don Nicolás Massieu y Falcón de la condecoración de Caballero de Gran Cruz de la Orden de la Corona de Italia, de parte del rey Vittorio Emanuele III. El ilustre ciudadano canario había desarrollado durante 40 años el cargo de cónsul de Italia, favoreciendo la comprensión entre ambos países. Se expresaban palabras para potenciar el aeropuerto de Gando y para equiparlo de inmediato con una pista de aterrizaje para trimotores definida por el articulista (no se comprende por qué razón), el Jesús del Gran Poder, y venía a puntualizar cómo el perdurar de los vientos de tempestad continuaban reteniendo algunos hidrovolantes italianos en Baleares.

El 21 de diciembre *La Provincia* aseguraba que Italo Balbo había llegado a Cartagena donde se organizaron festejos en honor de los aviadores italianos. No se sabía cuándo el viaje habría proseguido hacia Marruecos francés. Noticias análogas eran difundidas, el mismo día, tanto por *El Defensor de Canarias* como asimismo por *La Gaceta* de Tenerife.

La Provincia del 23 de diciembre escribía sobre el intercambio de telegramas entre Italo Balbo y el rey Alfonso XIII y aseguraba que los navíos de guerra italianos se estaban dirigiendo hacia el puerto de Dakar, desde donde se habrían alineado en el océano para brindar asistencia a los aviones destinados a superar el Atlántico rumbo al Brasil. El periódico deseaba a los tripulantes un feliz viaje, esperando que los marineros italianos conservasen un buen recuerdo de la acogida que fue reservada a los mismos por Las Palmas.

Informaba asimismo que el día anterior los hidrovolantes de Balbo habían dejado Kenitra para trasladarse a Villa Cisneros. El mismo día, las referidas noticias aparecían también en las columnas del *Defensor de Canarias* y de *El Liberal*, este último ofrecía una crónica acerca de la estadía de Balbo en Kenitra y de los homenajes recíprocos con las autoridades militares y civiles francesas. Aseguraba que el general ministro Italo Balbo pretendía efectuar el salto sobre el Atlántico en 19 horas de vuelo y de volverse a apoyar sobre las islas del archipiélago Fernando de Noronha⁷ en caso de amarre forzoso en pleno océano.

El 24 de diciembre de 1930, vísperas de Navidad, *El País* informaba sobre la llegada de los aviones italianos a Kenitra, sobre la capa de niebla que estaba envolviendo a Inglaterra, del cierre de algunos bancos en Estados Unidos tras la crisis económica y el paso de aviadores rebeldes españoles Franco, Rexach y Rada de Portugal a Francia con un barco que habría hecho escala en Le Havre.

El 25 de diciembre, día de Navidad, *El Defensor de Canarias*, con una noticia en retraso, informaba sobre la recomposición en aguas de Cartagena de todos los aviones italianos y sobre los festejos que allí se hicieron al general Balbo.

El *ABC*, más actualizado, relataba acerca del desperfecto de un hidrovolante italiano en aguas de Kenitra. El avión había salido con retraso y dado alcance al grupo de formación en Villa Cisneros, desde donde el general Balbo había informado al Jefe del Gobierno italiano Benito Mussolini sobre el proceder de la misión.

Las noticias proporcionadas por *El Defensor de Canarias* seguían la misma línea de aquellas de *La Provincia*, mientras *La Crónica* se había quedado aún en los aviones italianos que se hallaban parados en Kenitra, con una correspondencia desde Casablanca, y sobre los intercambios de augurios entre Balbo y el rey de España. *El Liberal* por su parte anunciaba cómo los

hidrovolantes de Balbo habían aterrizado hacia el atardecer del día anterior en el mar normalmente en Villa Cisneros.

En las páginas de *El Liberal* del 26 de diciembre se daba la noticia de la llegada de las escuadrillas italianas bajo el mando de Italo Balbo a Bolama, en Guinea portuguesa. Se trataba de la última localidad africana destinada a ser tocada por el raid, antes de afrontar el vuelo sobre el Atlántico.

La Provincia hacía referencia a noticias proporcionadas por Balbo al jefe de gobierno italiano.

Al día siguiente *La Crónica* del 27 de diciembre de 1930 señalaba como a las 16 y 13 del día anterior los hidrovolantes italianos habían amarrado en aguas de Bolama. El 28, el mismo diario, actualizaba el desenvolvimiento de la misión aérea italiana, anticipando a todos los demás periódicos, explicando cómo Italo Balbo había manifestado la intención de despegar su vuelo a través del Atlántico el próximo 5 de enero, durante una noche en la cual en el cielo había brillado una esplendente luna llena.

El vuelo entre Villa Cisneros y la localidad portuguesa se había llevado a cabo normalmente, a un promedio de velocidad de 185 km hora.

El cotidiano *El Defensor de Canarias* del 30 de diciembre anunciaba en un pequeño título que “el día 5 de enero los hidrovolantes italianos habían intentado atravesar el Atlántico” y el cuerpo de tal noticia puntualizaba que “los catamaranes volantes, como los había definido un adagio popular, habrían despegado el vuelo dirigiéndose hacia las costas brasileñas en una noche de luna llena para efectuar el salto hasta Natal”. El periódico no omitió agregar cómo Balbo había teleografiado a Mussolini para asegurarle que había esperado las mejores condiciones de tiempo antes de dejar las costas africanas.

Efectuando un paso hacia atrás, *El Defensor de Canarias* recordaba que, a la salida de Villa Cisneros, los aviones de Balbo habían sido saludados por las salvas de un navío de guerra español que se hallaba anclado en aquella bahía y que el vuelo hacia la localidad administrada por Portugal se había verificado normalmente en ocho horas, a un promedio horario de 185 km. A su llegada a Bolama la tripulación italiana fue acogida con grandes festejos. El periódico concluía advirtiendo a los lectores que el puerto elegido para la llegada a tierra del Brasil era aquel fluvial de Natal, localidad muy cercana a Pernambuco.

Sucesivamente el 31, último día de aquel 1930, en las columnas de *La Provincia* se leía cómo a causa de la niebla densa se había dispersado un avión de la Compañía General Aeropostal destinado al transporte del vicecónsul italiano en Fez, Luigi Bibio, quien se dirigía de Villa Cisneros, donde había acogido a los aviadores, sus compatriotas, en Cabo Juby. Otros aviones habrían despegado para buscar el vehículo perdido. La misma suerte tocó también a un avión italiano que llevaba piezas de repuesto para los

medios de Italo Balbo. Había despegado de Agadir y aterrizado, con desperfecto, en las cercanías de la desembocadura del río Draa, en territorio francés. El avión y la tripulación fueron individuados y los hombres salvados, mientras el medio tuvo que ser abandonado en medio del arenal.

También las columnas de *El País* se ocuparon de la llegada de las escuadrillas italianas a Bolama, mientras *El Defensor de Canarias* retornaba, casi íntegramente, sobre la noticia de ambos aviones dispersados en la costa africana sobre los cuales había hecho mención el día anterior.

EN EL AÑO NUEVO... LAS NOTICIAS DE UN GRAN TRIUNFO

El primer día del Año Nuevo de 1931, el *Defensor de Canarias* intitulaba que se había sabido de Cabo Juby sobre el hallazgo del avión que transportaba al cónsul italiano en Fez, con toda la tripulación sana y salva. Se habían recuperado además de los aviadores también los sacos de correo.

El día 4 de enero *La Crónica* informaba como el capitán Burguete de la aviación militar española, cuyo medio había sido involucrado en las operaciones de búsqueda del avión que transportaba al cónsul italiano, había sido constringido a ganar tierra por un desperfecto del motor. El oficial se había salvado pero fue hecho prisionero por los moros⁸ en las cercanías del Río de Oro.

Las noticias sobre la gesta italiana habían disminuido en aquellos días, en tanto los hidrovolantes se hallaban concentrados en la bahía de Bolama para efectuar las últimas operaciones de mantenimiento en espera de poder aprovechar las mejores condiciones para despegar el vuelo hacia la otra parte del Atlántico.

El *Diario de Las Palmas* de 7 de enero dejaba entender, por un título sobre la acogida calurosa a los aviadores italianos, que la travesía atlántica, deseada y dirigida por el ministro italiano del Aire se había concluido felizmente en costas brasileñas. La noticia puntualizaba que las informaciones que llegaron por telégrafo desde Río de Janeiro anunciaba que varias escuadrillas de aviones brasileños se habían levantado en vuelo para dar encuentro a los hidrovolantes italianos y saludar al general Balbo y escoltarlos hacia la costa del Brasil. Una patrulla que despegó en Natal había llegado hasta el archipiélago Fernando da Noronha. También el texto, sin decirlo expresamente, dejaba entender cómo los hidrovolantes italianos habían llegado felizmente al otro lado del Atlántico. Se informaba a los lectores sobre cómo se preparaban grandes festejos por parte de las autoridades locales y centrales. En Río de Janeiro, Balbo había sido recibido con su tripulación por el presidente Getulio Vargas en el palacio presidencial.

Mayores detalles sobre el éxito del viaje se podía leer en *La Provincia* del 8 de enero. El título subrayaba la acogida entusiasta que tuvieron a su

llegada los pilotos italianos y hacía mención a los accidentes acaecidos durante la travesía. El resto, informaba cómo se había sabido por radio desde Natal, que dos aviones habrían planeado en el mar durante la travesía, uno de ellos en pleno océano y el otro en las cercanías de las islas de Fernando da Noronha. La tripulación había sido salvada. Los festejos en Natal habían sido entusiasmantes. Otro título, y otra noticia, también esa llegada a través de la radio desde Natal, figuraban en las páginas siguientes del mismo periódico, dando importantes detalles.

Entre los mismos, el principal hacía referencia a un avión que se incendió a su salida de Bolama y la pérdida de un miembro de la tripulación, de otro avión, que cayó al mar y se ahogó. Los 3000 km entre el África y América meridional habían sido superados en 17 horas de vuelo, habiendo efectuado los aviones el recorrido íntegro sobre el Atlántico al promedio de velocidad de 170 km hora. Se citaron además los grandes festejos que se estaban realizando en Roma para honrar a los autores de la gran gesta. Se retenía, como primera información, que los dos aviones perdidos en Bolama hubiesen chocado en vuelo.

Más tarde se anotaba cómo un avión se había incendiado apenas despegó del mar, mientras el otro habría sufrido una avería en fase de despegue por la cual el piloto que ocupaba uno de los cascos, había perdido la vida en el acto cuando el hidrovolante se había precipitado desde 150 metros, tocando las aguas con violencia. Se trataba del sargento mayor Fois. Tal accidentes se podía imputar a la sobrecarga del avión. La noticia de los dos accidentes no fue dada a la tripulación mientras volaba para evitar provocar en ellos cualquier forma de shock

El mismo día el *Defensor de Canarias* intitulaba en dos columnas para introducir la noticia del trágico vuelo de los hidrovolantes italianos en el Atlántico, sobre la caída de un hidrovolante, con la pérdida de toda la tripulación, del accidente que sucedió al segundo, causando la muerte de otro aviador. La noticia procedía de Bolama y reflejaba por ende un testimonio directo, tal como resulta de la lectura de los particulares.

El vuelo África-Brasil se había efectuado en 17 horas, la llegada a Natal se había registrado a las 19 horas del día anterior, y se había realizado en modo normal y con grandes festejos para la tripulación de italianos.

También *La Gaceta* de Tenerife de aquel 8 de enero indicaba que la escuadrilla de Italo Balbo había llegado a Natal, con un sólo avión constringido a amarrar en pleno océano, mientras dos se habían perdido en Bolama en el acto del despegue.

El cotidiano *La Crónica* de aquel día intitulaba acerca del normal amarre en Natal de los aviones de Balbo y del júbilo en Roma. Se podía leer acerca de la llegada a las costas americanas, en momentos diferentes, de dos

formaciones de cinco aviones cada uno, sobre el amarre forzoso de los hidrovolantes en pleno Atlántico.

Aquel mismo día, *El Defensor de Canarias* y *El Liberal* reservaban sus títulos a la realización de la travesía atlántica de los aviones de Balbo, con una síntesis sobre las noticias que ya habían distribuido los periódicos del lugar. El *Diario de Las Palmas* subrayaba acerca del telegrama que el rey Alfonso XIII había enviado a Vittorio Emanuele III a Roma para felicitarlo por el suceso del vuelo italiano y dar algunos particulares más detallados acerca del vuelo entre las dos opuestas orillas del Atlántico, acerca de los accidentes que habían turbado una gesta estudiada y preparada con suma atención.

El Liberal del siguiente 9 de enero de 1931 relataba acerca de las noticias sobre el vuelo de los aviadores italianos, que llegaron a través de la Agencia Italcable, con mayores detalles sobre un vuelo atormentado que se desarrolló en una ruta de 3000 km. En primer lugar figuraban detalles sobre el desastre acaecido en las aguas de Bolama: se detallaba que un avión había impactado con violencia en el mar cuando se encontraba a sólo 50 metros de la costa, provocando la muerte de un sargento mayor que ocupaba uno de los flotantes del hidrovolante, mientras los otros miembros de la tripulación quedaban indemnes. Otro avión italiano se había transformado en una antorcha, causando la muerte de todos sus ocupantes.

No muy distinta fue la noticia, con un título a dos columnas, que dedicó a la gesta de los aviadores italianos, en la octava página, por *La Provincia*. Hacía referencia a la trágica salida de Bolama, a la pérdida de dos aviones y de varios hombres además de la gran impresión que tal desgracia había suscitado en Italia donde fue retrasada la difusión de la noticia.

El 10 de enero el *Diario de Las Palmas* hacía mención a noticias que habían llegado por telégrafo desde Natal, por las cuales se desprendía como Balbo había inaugurado en aquella localidad un monumento al aviador italiano Del Prete, dando informaciones sobre la estadía en la primera localidad brasileña que habían tocado. Balbo había desmentido que su vuelo se habría prolongado hasta Chile, mientras ya preanunciaba el retorno a la patria de los aviadores italianos en un trasatlántico de pabellón tricolor.

El cotidiano *La Provincia* de aquella misma jornada anunciaba haber recibido por cablegrama desde Río de Janeiro, noticias sobre dos aviones perdidos en las aguas de Bolama e informaba como Balbo había enviado una relación oficial sobre la misión al dictador⁹ italiano Mussolini. El periódico canario tuvo el coraje de emplear un adjetivo que se ceñía a la realidad del personaje, que ningún medio de información italiano habría soñado jamás emplear. En la última página sobre dos columnas se destacaba la fotografía de Balbo y de 3 aviadores caídos en el cielo de Bolama¹⁰. Los periódicos de la época raramente reproducían material fotográfico, tal es así que no publi-

caron ninguna fotografía de los navios italianos que se encontraban atracados en los puertos canarios, ni otras sobre aquella misión.

Resulta evidente el interés de los principales periódicos publicados en el archipiélago sobre la empresa aeronáutica conducida por Italo Balbo, un interés más que justificado, visto que en el curso del raid los hidrovolantes italianos emplearon las islas Baleares como escala de emergencia ligada al mal tiempo, la base de Alcazares en las cercanías de Cartagena, aquella de Villa Cisneros en la costa marroquí, entonces posesión española frente al archipiélago canario, y las mismas islas Canarias como base de sostén para la escuadra naval comandada por el almirante Umberto Bucci.

El 12 de enero de 1931, si bien no había noticias actualizadas sobre el vuelo de los aviones italianos hacia el Brasil, la edición de *El Defensor de Canarias* estaba llena de otras que se referían al nuevo arte de surcar los cielos. Se podían leer informaciones sobre un vuelo de propaganda alemana destinado a atravesar toda España, con un avión conducido por una mujer piloto la cual había ganado tierra mientras se hallaba de visita el canciller, sobre la imprevista expulsión de Inglaterra de dos pilotos españoles de la patrulla revolucionaria del comandante Franco, quienes se habían negado a pagar la cuenta del hotel elegido, no por ellos sino por el Immigration Office británico. Ambos españoles, hombres de honor, giraron la suma debida al hotel no elegido por ellos a un hospital. Por consiguiente, se embarcaron en un barco que los condujo nuevamente a Portugal.

El 13 de enero los periódicos canarios trataron nuevamente sobre la gesta de Balbo con una serie muy variada de artículos. *La Provincia* contenía dos notas en las cuales se examinaban los detalles del éxito de la misión que había supuesto la superación de numerosos problemas organizativos. Se evidenciaba cómo los pilotos elegidos por Balbo en su gran mayoría fueron pilotos normales de la aviación militar italiana, sin particular experiencia de grandes vuelos en solitario y los mismos aviones, los Savoia-Marchetti S65 (en realidad eran los S55) eran aviones normales en dotación militar, equipados con motores también normales. Todo ello meritaba una definición de viaje standard a una gesta que había involucrado a un general ministro —ya sólo ello constituía una novedad absoluta— y gente normal. Balbo había atravesado una parte del Mediterráneo, las costas africanas occidentales, volando sobre el Atlántico, con medios absolutamente normales y con una tripulación normal. La bienvenida ofrecida por Brasil estaba a la altura de las mejores expectativas. Grandes festejos fueron organizados también en Bahía, sede de la segunda etapa en el gran país americano.

Además *El Defensor de Canarias* del mismo día daba una relación sobre el normal desenvolvimiento del vuelo de transferencia entre Natal y Bahía donde los aviadores italianos inauguraron un busto dedicado al poeta latino Virgilio, el cantor de la Italia legendaria, antes de la afirmación de Roma. Y

El Liberal añadía cómo a la llegada a Bahía los aviones italianos fueron saludados por el silbato de las sirenas de todos los navíos anclados en aquel puerto.

El 15 de enero *El Defensor de Canarias* llevaba un título simple que decía: “Los aviadores italianos en El Brasil”, debajo del cual se leía sobre el acontecimiento del descubrimiento en Bahía del monumento a Virgilio y del siguiente almuerzo en su honor ofrecido a los aviadores italianos en el palacio de Gobierno. Había además otras noticias de carácter aeronáutico que se referían al vuelo de la piloto alemana Elly Weitner en vuelo demostrativo en los cielos de España. Había tenido un accidente en Andalucía que se resolvió positivamente.

Un avión de la compañía Aeropostal se había perdido en los cielos de Cabo Juby y los aviones españoles que se levantaron en vuelo en su búsqueda no habían tenido éxito. Una noticia de actualización, en otra página, indicaba que el avión había sido hallado, que algunos aviones se levantaron en vuelo en su búsqueda aterrizando a su flanco y que le habían pasado algunos tanques de gasolina para permitirle retomar vuelo... Así funcionaban los socorros aéreos en aquel tiempo ya lejano.

Otra noticia recordaba que había sido hallado en el mar de Azores un avión americano que pretendía llegar a Europa en forma de vuelo solitario. El medio flotaba en las aguas de cercanías de la isla de San Miguel, pero no se halló huella alguna de los pilotos.

El 17 de enero el *Diario de Las Palmas* relataba a sus lectores sobre la montaña de telegramas de felicitaciones que continuaban llegando a Italo Balbo de todas partes del mundo. El mismo Balbo había inaugurado en Río de Janeiro un monumento del aviador Del Prete homenajearlo, al mismo tiempo, con coronas de flores aquel dedicado a los caídos italianos durante la Primera Guerra Mundial. Luego había pasado revista a las tripulaciones de la aeronáutica y Marina que habían participado de la travesía atlántica.

Un título estaba dedicado a la noticia que preanunciaba la promoción de Italo Balbo al grado de mariscal del Aire. La noticia se convirtió en realidad dos años después, al final del crucero transatlántico del Decenal que había llevado a los aviadores italianos a volar sobre los cielos de América septentrional.

La primera gran aventura atlántica italiana había prácticamente concluido. Los periódicos canarios no se ocuparon más hasta la fecha del 7 de febrero cuando siempre *El Diario de Las Palmas* advertía como los aviones que habían surcado hasta el otro lado del Océano habían sido adquiridos por el Gobierno brasileño que los habría pagado con suministro de sacos de café.

El mismo periódico preanunciaba, en la edición del 11 de febrero, una próxima visita del general ministro Italo Balbo a las Canarias. Un mensaje radial que hizo llegar al cónsul de Italia en Las Palmas, Bellini, desde el

transatlántico *Conte Rosoo* en el cual se hallaban embarcados los aviadores italianos que retornaban a la patria, preanunciaba una escala del barco en el puerto de la capital grancanaria. Puesto que sus alas se habían quedado en el Brasil los transbordadores atlánticos y su jefe habían elegido el único medio que empalmaba normalmente los puertos italianos con aquellos sudamericanos: un transatlántico bello, cuyo viaje se había transformado en un crucero de relajamiento desde el caluroso Brasil hasta la fría Génova, puerto de llegada del barco. Ya que Balbo había sido informado de la presencia en Las Palmas del almirante portugués Gago Coutinho, también gran aviador transatlántico, el general ministro había manifestado la intención de encontrarse con él. Coutinho había llegado a las Canarias embarcándose en Lisboa en un gran avión alemán Do-X que se hallaba al resguardo en el gran dique portuario de Las Palmas. El periódico agregaba que el transatlántico *Conte Rosso* habría podido ser acompañado por la escolta de los ocho exploradores (el periódico los había bautizado cruceros...) los cuales no habiendo sido vendidos al Brasil, se hallaban de ruta hacia casa pero no viajaban a protección del *Conte Rosso*.

En realidad, el gran transatlántico y los navíos de guerra italianos viajaban siguiendo rutas paralelas, pero con modalidades y horarios diferentes, vista la mayor velocidad del navío militar y sus exigencias de abastecimiento intermedio.

La jornada siguiente el *Diario de Las Palmas* no dedicaba una palabra a Italo Balbo ni a sus transbordadores atlánticos, reservando un amplio servicio de primera página al almirante Gago Coutinho.

El almirante aviador portugués había sido huésped de Las Palmas, cuando en compañía de Sacadura Cabral, había atravesado por primera vez el Atlántico con un hidrovoltante, provocando una noticia que dio la vuelta al mundo destacando el rol desenvuelto de la isla de Gran Canaria como base de tránsito para una gran gesta. Coutinho y Cabral habían renovado antiguas glorias de los exploradores portugueses y de los españoles. El hidrovoltante del almirante portugués había empleado las aguas de la bahía de Gando atestiguando la importancia del rol desarrollado por las islas Canarias a lo largo de la ruta transatlántica. El periódico remarcaba el gran afecto que unía a Coutinho con las Canarias. Un afecto recíproco, a tal punto que las columnas del diario sugerían designarle hijo adoptivo de Las Palmas. En aquellos días Gago Coutinho había regresado a las siete islas volando como pasajero del gran avión alemán Do X.

En las mismas páginas aparecía una extraña noticia que se refería a los comportamientos personales de Mussolini, mencionada por el periódico americano *Chicago Tribune*. El órgano de prensa estadounidense hacía referencia que, en septiembre de 1925, un gran automóvil conducido por el Jefe del Gobierno italiano con dos secuaces a bordo, a lo largo de la costa

toscana había embestido a una joven muchacha matándola. Los dos testigos habrían contado acerca del accidente a algunos amigos y luego habían desaparecido, sin dejar huella alguna. Se decía que el público americano estaba muy interesado por la noticia.

TERMINANDO LAS CRÓNICAS DE LOS PERIÓDICOS CANARIOS

El 18 de febrero ni siquiera *El Progreso* dejó de eludir la noticia sobre la llegada, tres días después, del transatlántico *Conte Rosso* con Ítalo Balbo a bordo, quien había manifestado su interés de encontrar a Gago Coutinho, su colega de vuelo respecto a grandes distancias.

Dos días después el *Diario de Las Palmas* anunciaba como el cónsul de Italia en Santa Cruz de Tenerife había informado a las autoridades portuarias de aquella ciudad que los ocho navíos de guerra italianos, exploradores *Darecco*, *Pancaldo*, *Vivaldi*, *Passano*, *Usodimare*, *Da Noli*, *Malocello* y *Tarigo* efectuarían escala en los próximos días en aguas de la isla de Tenerife.

El mismo periódico hacía referencia, para retornar al momento de las noticias sobre España, como Ángel Osorio y Gallardo había escrito una carta abierta, en la cual manifestaba el temor que una lengua de sangre pudiese interponerse entre las opuestas ideologías que estaban envenenando la vida española.

Se tuvo que esperar hasta el 3-4 de marzo para leer en *La Gaceta* de Tenerife la noticia, difundida asimismo por *Associated Press*, de que la formación naval italiana que había acompañado las escuadrillas aéreas de Ítalo Balbo hasta el Brasil, habrían efectuado escala al día siguiente en el puerto de Tenerife. Contemporáneamente se había previsto la llegada de una formación de 4 cazatorpederos británicos con el *Montrose* como navío de comando, para los cuales se habían previsto festejos en el club inglés de la ciudad.

El 5 de marzo aún *La Gaceta* de Tenerife informaba que los navíos italianos que llegaron al puerto de Santa Cruz eran solamente dos en lugar de los ocho que se esperaba. Hábilmente el almirante Bucci había dispuesto que no más de dos navíos cada vez pudiesen tocar los puertos elegidos como escala en la ruta de regreso hacia Italia. No se quería obstruir las áreas portuarias ni crear problemas a la provisión de agua, víveres y carburante que cada nave requería para su tripulación de 170 personas.

El periódico informaba que la temperatura de aquel día era de 25,7°C, con un mínimo de 18,8 grados en las horas nocturnas.

Fue preciso esperar dos meses más para ver en los periódicos canarios la noticia del pasaje de dos navíos de guerra italianos.

El 15 de mayo *El Liberal* anunciaba la inminente llegada al puerto de Las Palmas de dos navíos de guerra *Nicolo da Recco* y *Vivaldi* que estaban regresando con mucho retraso. Un retraso causado por desperfectos al *Da Recco*, obligado a detenerse en los astilleros de Pernambuco para efectuar los trabajos necesarios. El almirante Bucci había dispuesto que el navío con desperfectos esperase a una unidad gemela hasta terminar con las intervenciones para ser escoltada por la misma hasta llegar a los mares italianos.

El día 16 tanto *El Defensor de Canarias* como *La Provincia* retomaban la noticia sobre dos navíos de guerra italianos, sobre la acogida del cónsul Bellini y del intercambio de visitas con las autoridades locales. Agregaban que la permanencia en las aguas de Santa Cruz de Tenerife del *Da Recco* y del *Vivaldi* habría durado cuatro días.

El 18 de mayo *El Liberal* anunciaba su salida en la misma mañana de dos navíos italianos y el 20, el *Defensor de Canarias* confirmaba aquella salida recordando que los navíos *Da Recco* y *Vivaldi* eran parte de la formación que había acompañado los hidrovolantes de Italo Balbo hasta el Brasil.

Para terminar nuestro relato sobre una gesta aeronáutica y naval que dejó una huella en la historia de la aviación italiana y mundial, escrito siguiendo el carnet de noticias que aparecieron en los periódicos impresos y difundidos en el archipiélago canario, deseamos recordar como el 8 de diciembre de 1931 en el puerto de Génova fue entregada la bandera de combate a los ocho navíos de la clase explorador que llevaban el nombre de antiguos navegadores ligures. Se trataba de los navíos *Da Recco*, *Da Noli*, *Usodimare*, *Pessagno*, *Tarigo*, *Malocello*, *Pancaldo* y *Vivaldi* que algunos meses atrás habían cruzado en dos oportunidades también las aguas canarias. La bandera de combate del navío *Da Recco* fue, entregada por el podestá¹¹ de Recco en nombre de la población ciudadana. Recco fue en el 1300, patria del navegador que, a mitades del siglo XIV, fue entre los primeros a descubrir las islas Canarias y a integrarlas en el ámbito de la historia europea.

Según la tradición naval aquella bandera fue colocada en un arca de madera de encina, decorada con planchas de bronce que reproducían escenas navales y que fue consignada al comandante del barco.

Fue extraída de su cofre e izada al peñón maestro durante la Segunda Guerra Mundial, todas aquellas veces que el cazatorpedero *Nicoloso da Recco* afrontó en las aguas del Mediterráneo navíos ingleses en el curso de unas setenta misiones. Aquella bandera es la única de las entregadas a los 11 exploradores, todos fondeados en el mar con su peñón y con muchos valerosos marineros, para sobrevivir y ser conservada en el museo de banderas, que se encuentra en el Vittoriano de Roma.

La *Nicoloso da Recco* fue dada de baja y desmantelado por las fuerzas navales italianas en 1954.

Para los amantes de la historia vale tal vez la pena recordar cómo el barco *Da Recco* participó también en la guerra civil española, junto al ejército del general Franco en diferentes operaciones de bloqueo de las costas españolas y de interceptación de navíos destinados a aprovisionar las fuerzas republicanas, con base permanentemente en el puerto de Ceuta.

Aún no se había concluido aquel intenso 1931 cuando el 30 de diciembre del mismo año *La Gaceta* de Tenerife daba la noticia de la llegada a Tenerife del transatlántico italiano *Esperia*, una nave de lujo de 12.000 toneladas de la Sociedad Sitmar, especialmente equipada para navegación turística. El *Esperia* enarbolaba la bandera de la Marina militar italiana y hospedaba a bordo una importante misión militar iniciada por el ministro italiano del Aire Italo Balbo, con un séquito numeroso de familiares de aviadores que habían tocado la bahía de Bolama para rendir homenaje a la memoria de los aviadores caídos durante el despliegue de dos aviones que no lograron cumplir con el vuelo atlántico.

Balbo y los miembros de la representación de la Aeronáutica militar y civil fueron recibidos en el hotel Martínez del Puerto de la Cruz donde se intercambiaron brindis de prosperidad para Italia, su Ejército, la Marina, la Aeronáutica y la familia real. No faltó ni siquiera la visita al jardín botánico de Puerto de la Cruz.

También esta noticia revela la atención con la cual los periódicos de Canarias siguieron una gesta que queda en la historia de la aviación mundial, a la par de aquella de su mentor el general Italo Balbo. Si los aviones emplearon la base de Villa Cisneros, hoy Dakhla, las unidades navales de escolta atracaron en las aguas de los puertos canarios subrayando, una vez más, con la presencia de tres navíos que recordaban los nombres de tres legendarios exploradores de origen genovés: *Nicoloso da Recco*, *Lazzarotto Malocello* y *Ugolino Vivaldi*, los vínculos históricos de la navegación italiana que han contribuido a hacer que las islas Canarias fuesen un apéndice de Europa hasta nuestros días.

Los periódicos canarios de la época lo confirman.

BIBLIOGRAFÍA

La redacción del presente texto ha podido contar con las relaciones oficiales de la misiones de los aviones de Italo Balbo y de los navíos del almirante Umberto Bucci que me fueron cortésmente facilitadas por las Oficinas Históricas de la Aeronáutica y de la Marina italianas a las cuales agradezco.

Los textos de los periódicos italianos de la época fueron consultados en la hemeroteca de la biblioteca cívica Berio de Génova a cuyo personal agradezco por la colaboración.

Aquellos de las islas Canarias fueron facilitados por la hemeroteca de El Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria al cual me ligan vínculos particulares de amistad.

Además han sido consultados los siguientes textos:

BRESCIA, Mauricio: *Cacciatorpediniere classe Navigatori*, Ermanno Albertelli Edi. Parma 1995.

RAMIREZ MUÑOZ, Manuel R.: *El primer vuelo en Canarias*, Noventa aniversario – abril 1913-2003. Caja Rural de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria, 2003.

GARCÍA DE CELIS, Ricardo: “Un Savoia Marchetti en Gran Canaria. Historia de un bello catamarán alado en noticias”, en *El Museo Canario*, 13, 1º trimestre 2005.

NOTAS

- ¹ Noticias extraídas del volumen de Maurizio Brescia, *Cazatorpedero clase "Navegador"*, Ermanno Albertelli Edit. Parma 1995.
- ² Manuel R. Ramírez Muñoz: *El primer vuelo en Canarias*. Noventa aniversario, abril 1903 -2003. Caja rural de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2003, p. 20
- ³ Cabildo Insular es el nombre que distingue el gobierno de cada una de las siete principales islas del archipiélago canario, esto es Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, La Gomera, La Palma, El Hierro.
- ⁴ Ricardo García de Celis: "Un Savoia-Marchetti en Gran Canaria. Historia de un bello catamarán alado", en Noticias, *El Museo Canario*, número 13, Las Palmas de Gran Canaria, I cuatrimestre/2005, p. 24.
- ⁵ Cagna con Maddalena, Rampini y Marsano había participado de las operaciones de salvamento de sobrevivientes de la expedición de Nobile en el Polo Norte en 1928.
- ⁶ En realidad no se trataba de cruceros, naves más grandes y de mayor potencia de tiro, sino de exploradores, parangonables a los cazatorpederos, de tonelaje más reducido y armados con un menor número de bocas de fuego y más bajo calibre respecto a los cruceros.
- ⁷ Se trata de un archipiélago de 19 pequeñas islas, hoy meta de turismo ecológico reservado a pocos entendedores, que se hallan a unos 350 km a NE de Natal.
- ⁸ Moros, o sea morenos oscuros de tez, era y es aún la palabra empleada por los españoles para identificar a los habitantes árabes del África septentrional.
- ⁹ Es interesante notar cómo un periódico impreso en Canarias había atribuido al Jefe del Gobierno italiano el título que Mussolini se había ganado en el campo con una serie de actuaciones que habían desdeñado las reglas fundamentales de la democracia.
- ¹⁰ Se hace notar que se trata de las únicas fotos publicadas por los periódicos impresos en Canarias que seguían la empresa aeronáutica de Balbo. No existe ninguna fotografía dedicada a la visita de los navios italianos ni de su tripulación en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria.
- ¹¹ En Italia, durante la época fascista el alcalde, como jefe de la administración municipal, fue sustituido por el podestá quien era designado por el poder central. Un magistrado designado electivamente por el pueblo fue sustituido por otro designado por el poder central sin seguir alguna garantía democrática.