

Antonio Javier Zapata Pérez¹

Las crocieras italianas y el aeródromo de Los Alcázares

Resumen: La década de los años 20 del pasado siglo XX se considera la Edad de Oro de la aviación mundial. Este artículo se centra en un fenómeno acontecido en ese momento histórico: las *crocieras* italianas. Nos aproximaremos a ellas a través de sus vínculos con el aeródromo de Los Alcázares, parada obligatoria en algunas de las más importantes. Abordaremos sus causas y el contexto de las relaciones italoespañolas como preámbulo para conocer el desarrollo de esos originales vuelos conjuntos en relación con el aeródromo marmenorense.

Palabras clave: aeronáutica, hidroaviación, Los Alcázares, Crocieras, Años 20, fascismo.

Abstract: The 1920s are considered the Golden Age of global aviation. This article focuses on a phenomenon that occurred at that time: Italian *crocieras* and their ties to Los Alcázares Airbase, which made stops at several of them. We will address their causes and the context of Italian-Spanish relations as a prelude to understanding the development of these unique joint flights and their implementation at the Mar Menor airbase.

Key words: aeronautics, seaplanes, Los Alcázares, crocieras, 1920s, fascism.

Definición y contexto

¿Qué entendemos por Crociera? En términos aeronáuticos se entiende como Crociera la navegación conjunta y coordinada de varias aeronaves, tanto con fines bélicos como de entrenamiento, demostración o turismo. Esta forma de navegación fue adoptada por la aeronáutica militar italiana en los años 20. Su principal promotor fue el aviador, fundador del Partido Nacional Fascista y posterior ministro del Aire, Italo Balbo. Entre los factores que motivaron esta iniciativa destacan los siguientes:

El factor de la preparación militar es decisivo. El mencionado aviador Balbo, subsecretario del Aire desde 1926, en un discurso ante la Cámara de Diputados en 1928, afirmó que *hoy debemos buscar nuevos objetivos para la competencia de audacia, voluntad y pericia de nuestros aviadores, no tanto en incursiones individuales sino en cruces colectivos de varios escuadrones destinados a volar juntos para enriquecer a nuestro personal de vuelo no sólo con preciosas experiencias del*

*cielo, clima y países lejanos, sino con una práctica necesaria para los vuelos en masa (...) Las formaciones cerradas son una excelente escuela de mando, de disciplina y de formación del carácter de los hombres*². Como afirma Grassia (2021), la gran intuición le llevó a comprender que la era de los pioneros y los héroes había terminado y que las grandes empresas individuales basadas en el coraje, la improvisación y la suerte debían ser reemplazadas por grandes empresas organizativas.

Igualmente destaca el factor económico. La industria aeronáutica italiana se lanzó en busca de nuevos mercados. Estas Crocieras se convierten en una demostración explícita del desarrollo industrial aeronáutico italiano. Nombres como Caproni, Fiat Aviazione, Savoia o Macci se convierten en habituales en el mercado internacional. La adquisición de hidroaviones italianos como los Savoia o Macci por parte de la aeronáutica militar española demuestra el éxito de esta estrategia.

El factor político es igualmente relevante, tan-

(1) Cronista Oficial de Los Alcázares

(2) <https://www.trasvolatoriatlantici.it/>

to en política interior como exterior. En clave interna, el fascismo llegó al poder en Italia en 1922, tras la famosa Marcha sobre Roma. La aeronáutica y los grandes vuelos se convirtieron pronto en una herramienta propagandística. Dentro del país, y como buen régimen dictatorial, el fascismo italiano trataba, según Grassia (2021), de *limitar al máximo la crónica negra. Se buscaban solo hechos positivos, minimizando las noticias indeseables para el gobierno y reduciendo cada vez más el espacio para la política nacional en favor de la política exterior que, para los propios periódicos, parecía menos comprometedora*. Todo ello sin olvidar el escaparate creado con las Crocieras para ensalzar la figura del Duce y de Italia, azuzar el nacionalismo italiano y asociar los éxitos científico-deportivo-militares.

En clave exterior estos vuelos se convirtieron en parte de la estrategia fascista, que trataba de promover una imagen de modernidad, eficacia y poder militar entre las opiniones públicas y los gobiernos de los países visitados. Como bien dice Grassia (2021), las crocieras aéreas no solo se prestaban a esta indicación sino que podían contribuir, en caso de éxito, a cumplir el programa del PNF de 1921, que *defendía a Italia como bastión de la civilización latina en el Mediterráneo, pretendía brindar protección eficaz a los italianos que emigraron más allá de las fronteras nacionales, buscaba la expansión comercial y una mayor influencia política en los tratados internacionales para contribuir a una mayor difusión de la italianidad en todo el mundo. El Estado, según el documento, debía fortalecer las colonias italianas en el Mediterráneo y ultramar con instituciones económicas y culturales y comunicaciones rápidas*. En este sentido, las Crocieras de las que nos ocupamos coinciden en ese refuerzo de las relaciones con los países mediterráneos y con América del Sur, en primer lugar, con la *Crociera del Mediterraneo Occidentale* y posteriormente con la *Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile*.

Hay otra vertiente de la política exterior mussoliniana que ayuda a entender el fenómeno. La política internacional del régimen fascista buscaba aumentar el peso internacional de Italia y por ello España se convirtió en objeto de atención. En 1923, Primo de Rivera toma el poder en un contexto de crisis política generalizada. El protectorado marroquí es una fuente de atención y preocupación constante. En este momento, las ambiciones españolas sobre Tánger, que causan recelo entre los franceses, llevan al dictador a dejarse querer por los cantos de sirena de Mussolini.

Aunque los acercamientos no llegaron a concretarse, es indudable que las relaciones entre ambos países fueron fluidas y cordiales, tal y como se pudo apreciar en la recepción a las Crocieras en Los Alcázares. En este sentido, Seoane (1987) afirma que *las relaciones con la Italia fascista en los años 20 van a estar marcadas, en primer lugar, por las afinidades ideológicas entre la Italia fascista y el régimen primorriverista. Pero más allá de esas simpatías, existirán una serie de propuestas de Mussolini para tejer una alianza hispano-italiana que sirviera de contrapeso a la influencia francesa. Dicho acercamiento no superará nunca la fase de negociación y no se traducirá en acuerdos concretos. Será utilizado por el gobierno español como arma de negociación, por ejemplo, en los asuntos relacionados con el estatuto internacional de Tánger*.

Estos factores dieron como resultado la promoción por parte del régimen de estos vuelos en conjunto durante una década aproximadamente. A continuación haremos un recorrido por aquellos vinculados al aeródromo de Los Alcázares, cuna de la hidroaviación militar española, base de referencia para esta nueva arma y sede de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo desde 1921.

En octubre de 1925 tuvo lugar un interesante precedente. Una formación de tres Savoia S16 tomaron agua en el Mar Menor el 13 de octubre de dicho año. Los hidroaviones eran de la casa S. I.A. I. (Società Idrovolanti Alta Italia), creada en 1915 y más tarde conocida como Savoia Marchetti. Las aeronaves contaban con motor de 400 cv fabricados por la casa Issota con patente Lorraine, y pertenecían a la escuadrilla 144, estacionada en Livorno, de donde habían partido diez días antes. La tripulación estaba formada por el capitán marqués Stozzi Ridolfi, que lleva de observador al teniente Ballacci; el piloto teniente Tonini, que lleva al capitán Ducca Carafa de Andria, y el piloto teniente Trizzino, sin observador, y tres mecánicos.

Esta visita se relaciona con la adquisición de aeronaves italianas para la aeronáutica militar española. A principios de los años 20 ya encontramos a Umberto Maddalena, protagonista en las siguientes Crocieras, como instructor en el aeródromo de Los Alcázares. Los hidroaviones adquiridos forman parte de la dotación de la Escuela de Hidroaviones.

Durante la estancia en Los Alcázares los aviadores italianos fueron recibidos por el Sr. Calamari, cónsul italiano, y propietario de la famosa *Villa Calamari*, en Cartagena. Además, visitaron

Murcia y la ciudad departamental, asistieron a una obra de teatro e, incluso, acompañaron a sus colegas españoles al entierro de Ginés Villa Olivareros, cabo de aviación. Esta suerte de vuelo preparatorio tuvo un segundo episodio el día 18 del mismo mes cuando, tras visitar Málaga, los Savoia regresaron a Los Alcázares antes de partir hacia Argel. En el artículo de la revista *Aérea* de noviembre de 1925 sobre esta visita encontramos una interesante reflexión que condensa muy bien uno de los objetivos de este tipo de vuelos:

Modestamente, no pretenden batir ningún récord, sino mantener su entrenamiento y acostumbrar a volar a las escuadrillas en las condiciones más variadas. Esto hace más por la eficiencia de la Aviación que las hazañas excepcionales de contadísimos pilotos, algunas veces precedidas de laboriosísima preparación, pues más reside la fuerza de un ejército en lo elevado del nivel medio de sus componentes que en lo excelso de alguna personalidad, si esa excelsitud se logra a costa de un abandono u olvido del modesto Juan Soldado.

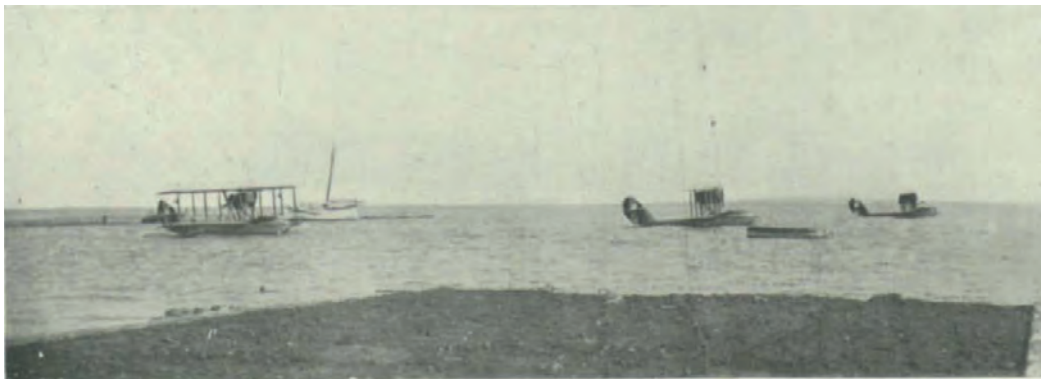


Foto 1. Savoias S16 en el aeródromo de Los Alcázares. Revista *Aérea*, 11-1925 (BNE).

Crociera del mediterráneo occidental, 1928

La primera de las dos grandes Crocieras que arriban a Los Alcázares tiene lugar en 1928. Se trata de la *Crociera del Mediterraneo Occidentale* que, desde Orbetello, partió hacia Elmas (Cerde-

ña), Pollença (Mallorca), Los Alcázares (Murcia), Puerto Alfaques (Tarragona), Berre, en el sur de Francia, y regreso a Orbetello. En total, más de 2.800 kilómetros de navegación, con solo dos paradas en bases aéreas, Berre y Los Alcázares, con los retos logísticos que ello conllevaba.



Foto 2. Vista aérea de los hidroaviones en Los Alcázares (Fototeca Storica, Archivo Regia Aeronáutica Militare).

En la formación aérea participaron sesenta y una aeronaves, divididas de la siguiente manera: cincuenta y uno S59 bis pertenecientes a las alas de bombardeo y reconocimiento 26 y 27. Un S62 experimental para el comandante de brigada, general De Pinedo. Ocho S55, 2 de los cuales debían operar en operaciones de rescate en el mar, transportando un médico y especialistas; los

otros seis estaban destinados a transportar autoridades (incluido el subsecretario de la Marina, almirante Sirianni) y numerosos periodistas. Por último, un trimotor Cant 22 para el transporte de agregados aeronáuticos extranjeros. También se organizó una escolta naval con dos destructores: el Sauro y el Nullo.

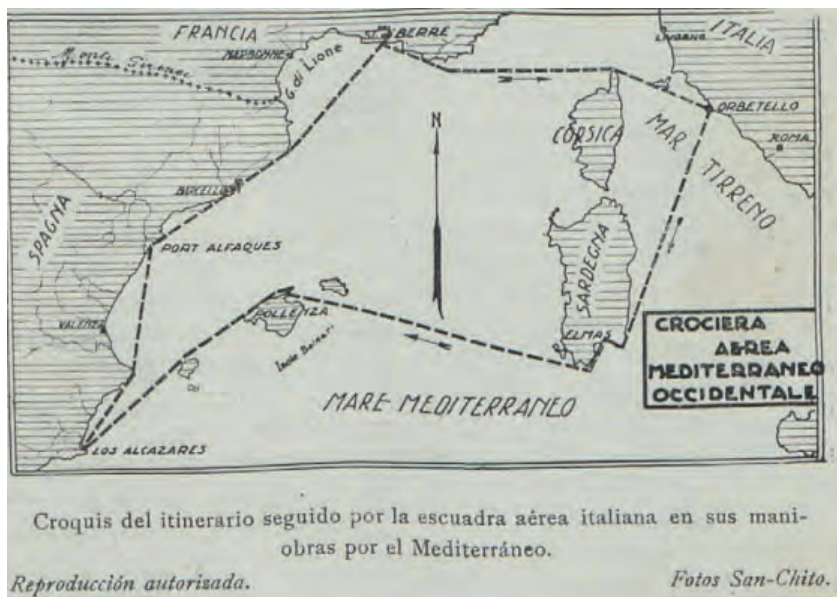


Foto 3. Ruta seguida por la Crociera de 1928. La Ilustración Levantina, 16/6/1928 (Archivo Municipal de Cartagena)

Tras la escala de Pollença, la llegada el 28 de mayo a Los Alcázares se convirtió en todo un acontecimiento, tanto en términos oficiales como de público en general. Y todo ello a pesar de que, según los propios aviadores, el viaje fue muy penoso por el fuerte temporal de Levante que reinaba. Y el aterrizaje fue también bastante laborioso.

Por parte de las autoridades en la recepción estuvieron presentes Alfonso de Orleans, aviador y primo de Alfonso XIII, los Generales Kindelán, Sanjurjo y Soriano, y otras autoridades civiles. Se celebraron banquetes en Los Alcázares y Cartagena, en el teatro Principal, además de un baile en el propio Arsenal.

La expectación generada fue enorme. El diario La Voz lo cuenta así el día 28 de mayo: *centenares de automóviles con numerosísimas familias de toda la provincia habían llegado durante la noche y en las primeras horas de la mañana a las inmediaciones del aeródromo. Los aeródromos marítimo y terrestre de Los Alcázares estaban engalanados. Había en ellos dos bandas de música que interpretaron los himnos italiano y español. Ese mismo día, el diario La Nación habla de millares de personas en las inmediaciones del aeródromo.*

Una prueba de la relevancia diplomática del hecho y de las buenas relaciones italo-españolas la tenemos en la visita exprés que los aviadores Balbo, Annani y Pellegrini realizaron a Madrid, donde fueron invitados a un almuerzo de primer nivel. Así lo cuenta *El Liberal* en su edición del 31 de mayo:

A mediodía fueron obsequiados los aviadores italianos con un almuerzo en Palacio. Asistieron, además de los reyes, doña Cristina, el ex rey de Grecia, los infantes D. Jaime, doña Beatriz, doña Cristina, D. Alfonso de Orleans, Primo de Rivera, el embajador de Italia, general Soriano, coronel Kindelán, comandante Gallarza, secretario del ex rey de Grecia, general Berenguer, el Duque de Miranda, el oficial mayor de Alabarderos y las damas de doña Victoria.

La versión italiana de la visita que recoge Grasia (2021) nos cuenta que, en Los Alcázares, la Fuerza Aérea Española contaba con una importante escuela de pilotos y era la base de hidroaviones para las operaciones aéreas hacia Marruecos.

Allí, la brigada italiana encontró en su honor una concentración de más de setenta aeronaves españolas, algunos hidroaviones y algunas aeronaves terrestres. Fue el único caso, en todos los cruceros, donde se desplegó tal cantidad de vehículos, como para proyectar una imagen de preparación y eficiencia a la Italia de Mussolini. Como relata Ca-

vara, Primo de Rivera, en el discurso pronunciado ante la delegación italiana, especificó que el crucero aéreo acercaría aún más a las dos naciones hermanas y que esperaba, como había mantenido durante años, una unión aún más estrecha con Italia.



Foto 4. Recepción en las escaleras del pabellón de Oficiales de Los Alcázares. 1, el Infante D. Alfonso de Orleans; 2, el embajador de Italia; 3, el General Balbo; 4, el General De Pinedo; 5, el General Soriano. Revista Aérea, 6-1928 (BNE).

El uso propagandístico de la Crociera queda evidenciado en dos datos contrastados. El primero, la presencia del periodista Gaetano Polverelli, enviado especial del diario *Il Popolo*, que viajaba en uno de los hidroaviones, como nos cuenta un redactor de *Murcia Deportiva*, presente en la llegada. La segunda, el testimonio oral de un vecino de Los Alcázares, Pepe Imbernón, que era apenas un niño en 1928 pero que recordaba que los italianos repartieron banderitas de Italia a toda la gente para que las agitaran y despidieran a las aeronaves azurras en la salida.

Es de resaltar que el papel de Italo Balbo, aviador militar y fundador del Partido Fascista Italiano, fue importante en las relaciones públicas, pero bastante secundario en la parte técnica. Voló fuera de formación y, en dos de las seis etapas no voló en absoluto con el resto de la brigada. Eso sí, fue sin duda fue el protagonista mediático de la Crociera, llamando la atención de la prensa con comentarios propios de la frívola crónica de sociedad, como aquel del periódico *El Sol* que

decía que *es hombre de marcado tipo italiano. Su barba tendrá en Madrid un éxito extraordinario.*

El verdadero responsable de la Crociera sería De Pinedo, que atribuía el éxito de esta Crociera a cuatro factores: mando único, valía del personal, precisión de la preparación y excelente calidad del material aéreo.

Los comprensibles recelos ante el posible carácter militar de las Crocieras -se trataba de hidroaviones de bombardeo- aparecieron en los propios discursos de los implicados. En el que ofreció en el transcurso del banquete de Los Alcázares, Italo Balbo aclaró que no se trataba de ninguna manifestación armada sino simplemente una maniobra y una demostración industrial. Y para disipar sospechas no se refería nunca ni a España, ni a Francia, ni a ninguna otra nación. Hablaba de la solidaridad de los países latinos y afirmaba que el vuelo era un homenaje al heroísmo de los aviadores franceses y españoles. No sabemos si convenció al auditorio.

Las consecuencias del éxito de esta empresa

fueron variadas. Por un lado, llevó a plantear en junio del año siguiente otra similar, la *Crociera del Mediterráneo Oriental*, con 35 hidroaviones recorrieron Tarento, Atenas, Estambul, Varna, Odesa y Constanza, regresando finalmente a Orbetello. Por otro lado, el tremendo éxito político, militar y organizativo del vuelo explica el ascenso de Italo Balbo, que apenas unos meses después pasó de Capitán de Infantería a General de escuadra aérea, en una carrera meteórica que levantó suspicacias diversos ámbitos de la Regia Aeronáutica.

Crociera aerea trasatlántica, 1930-31

Tras los dos cruceros por el Mediterráneo, la Regia Aeronáutica se planteó una iniciativa de mayor envergadura: un vuelo transatlántico en formación. Se trataba de una hazaña nunca antes realizada. Con este objetivo, en 1930 se fundó en Orbetello la NADAM (Escuela de Navegación Aérea de Alta Mar) para preparar tripulaciones capaces de realizar vuelos transatlánticos. Su destino final sería Río de Janeiro (Brasil). La elec-

ción de esta ciudad como destino final obedece a diversos motivos. La enorme comunidad italiana presente en el Cono Sur (Argentina y Brasil), donde emigraron 600.000 italianos entre 1921-30, fue identificada por el régimen como recurso utilizable para la afirmación política e ideológica italiana. Brasil, además, era considerado un país con significativos vínculos culturales con Italia, y un socio comercial para las exportaciones y la importación de materias primas. Por si fuera poco, la clase dirigente brasileña había manifestado admiración por Mussolini y su régimen en diferentes ocasiones. Todos estos motivos ideológicos, económicos y culturales nos permiten comprender la elección. Debemos tener en cuenta que, si el motivo hubiera sido exclusivamente la comunidad migrante italiana, Argentina tenía una comunidad siete veces más grande.

Las etapas previstas eran: Orbetello-Los Alcázares, Los Alcázares-Port-Lyautey (Marruecos francés), Port-Lyautey-Villa Cisneros (ahora Dakhla), Villa Cisneros-Bolama (hoy Guinea Bisáu), Bolama-Natal (Brasil), Natal-Bahía (ahora Salvador) y por último, Bahía-Río de Janeiro.



Fig. A

Fig. B

Foto 5. Juego de la Oca de la Crociera e ilustración con etapas. Montaje propio.

La formación de 14 hidroaviones S.55TA, dividida en cuatro escuadrones (Negro, Rojo, Blanco y Verde), partió de Orbetello el 17 de diciembre y, después de varias vicisitudes y un grave accidente, llegó a la ciudad de Río de Janeiro el 15 de enero de 1931. Los escuadrones contaban con tres hidroaviones, más dos aparatos-taller que, en formación, debían volar desde Italia al Brasil simultáneamente y realizar una proeza aeronáutica. Cada hidroavión iba tripulado por un piloto jefe, un segundo piloto, un radiotelegrafista y un mecánico. En la escuadrilla negra iban los tres jefes de la Crociera (Madalenna, Valle y Balbo) y,

las otras tres, blanca, roja y verde, estaban mandadas, respectivamente, por el comandante Yongo y los capitanes Marini y Agnesi.

El hidroavión elegido era el S-55 Savoia Marchetti, un aparato de bombardeo marítimo, monoplano con perfil de ala gruesa. Su superficie sustentadora, de 93 metros cuadrados, con 24 metros de envergadura y 5,10 de profundidad máxima, estaba dividida en tres trozos, dos laterales y uno central, fácilmente desmontables. Portaban motores Fiat A 22 R. de 560 caballos, 12 cilindros, con dos en cada aparato, montados en tándem sobre el caballete.



Foto 6. Fragmento del diario
Ahora, 18/12/1930 (BVPH)

Llegada

La llegada a Los Alcázares se produce de manera fragmentada a lo largo del 17 de diciembre, según cuenta al día siguiente el diario *La Tierra*, a causa del imponente ciclón las dos escuadrillas tuvieron que separarse y para evitar choques durante el vuelo la del General Balbo prefirió quedarse en Las Salinas (Mallorca). En la revista *Kino* se cuenta que la etapa inicial. Orbetello-Los Alcázares (1.200 km.), fué extremadamente dura a causa del temporal, por lo que seis hidroaviones tuvieron que buscar refugio en la isla de Mallorca, en donde permanecieron dos días, 17 y 18 de diciembre, hasta poder reunirse en Los Alcázares con los otros ocho que habían llegado directamente. Al día siguiente, 19 de diciembre, el grupo se reunió en la base de hidroaviones de Los Alcázares, donde procedieron a reparar diversos daños y a sustituir varias hélices dañadas por la tormenta.

Como ya dijimos, los estrechos vínculos entre Los Alcázares y la aeronáutica italiana también llegan al plano personal. El mismo diario *La Tierra* cuenta que, al arribar los primeros dos aparatos, fueron muy obsequiados por los demás aviadores. El teniente coronel Maddalena cuenta en esta base aérea con muchos amigos, pues durante algunos meses siguió el curso de aviación en la Escuela de este aeródromo.

La recepción se realizó en el emblemático Pabellón de Oficiales del aeródromo de Los Alcázares, el mismo que hoy, de momento, sigue en pie. Allí, la oficialidad de la Escuela de Combate y Bombardeo aéreo de Los Alcázares obsequió con un banquete a los aviadores italianos. El acto se celebró en el pabellón de oficiales y asistieron 85 comensales. Presidió el ministro del Aire, italo Bal-

bo, el segundo jefe de la plaza de Cartagena, general Pignatelli; el general de Estado Mayor italiano señor Valle, el teniente coronel Ugarte, jefe de la Escuela y varios capitanes profesores de la misma. El señor Ugarte ensalzó los méritos de la aviación italiana, y les deseó feliz término en la empresa emprendida. Al terminar el banquete se cantó el himno italiano y se vitoreó a ambas naciones. El general Balbo dió las gracias emocionado³.



Foto 7. Recepción en las escaleras del
Pabellón de Oficiales de Los Alcázares.
Diario Ahora, 28/12/1930 (BNE)

Entre esta Crociera y la anterior encontramos sutiles diferencias en el trato de las autoridades españolas. Mientras que la de 1928 contó con representantes de alto nivel y recepción real en Madrid, la de 1930 supone una acogida de menor entidad y, quizá, algo más fría a nivel institucional. El motivo podemos encontrarlo en el cambio de régimen que había vivido España en 1929, con el fin de la dictadura de Primo de Rivera y el inicio de la llamada *Dictablanda* del General Berenguer. Además, la política interna vive momentos convulsos, pues los hidros italianos arriban apenas unos días después de la sublevación de Jaca y de la asonada de Cuatro Vientos, en la que están implicados destacados aviadores como Ramón Franco o Hidalgo de Cisneros.

Las enseñanzas sobre las posibilidades militares extraídas de esta Crociera no pasan desapercibidas. En la revista *Kinos* lo expresan así:

En un vuelo de índole militar como éste, cuyo peligro estaba previsto por sus organizadores, la pérdida de cinco de sus 56 participan-

(3) *La Época*, 23/12/1930 (BNE)

tes, aunque dolorosísima, no puede empañar el brillo de la gloria conquistada en él por la aviación naval italiana, antes por el contrario, acrecienta el valor de esta proeza al poner de manifiesto el grado del riesgo al realizarla han desafiado sus organizadores y ejecutantes. (...) Un arma aérea independiente, de enorme potencia ofensiva y permanentemente dispuesta para ser empleada. Basta ver que una escuadra como la que recorrió el Mediterráneo occidental hace dos años, con hidroaviones de bombardeo S-55, podría llevar más de 60 toneladas de bombas a 1.000 kilómetros de distancia y regresar a su base, según las características demostradas en el vuelo transatlántico. El empleo militar fulminante de una escuadra aérea de esta importancia tendría como consecuencia inmediata el dominio en el aire, y daría gran ventaja para conseguirlo también sobre el mar y en la tierra.

La salida hacia Port Liauthey o Kenitra (Marruecos francés) se produjo la mañana del domingo 21 de diciembre. A las 9:20 despegó el primer aparato, tripulado por el ministro del Aire, y seguidamente, cada tres minutos después, siguieron elevándose los otros. Pero dos de los aparatos no pudieron despegar por pequeñas averías y partieron al día siguiente.

La etapa más peligrosa, y la más trágica a la postre, fue el cruce del Atlántico, de Bolama (Guinea portuguesa) a Porto Natal (Brasil), donde cuatro aviadores italianos perdieron la vida en los momentos iniciales del despegue. Este hecho luctuoso dejó patente *la dificultad de la empresa*, en palabras de Balbo a su llegada a Brasil.

La culminación exitosa de la Crociera, con los once hidroaviones amerizando en la bahía de Botafogo, frente al Pan de Azúcar en Río de Janeiro (Brasil), se produjo con la flota brasileña e italiana disparando impresionantes salvas. Era la primera vez que una formación aérea cruzaba el Atlántico, y la misión causó un gran impacto en todo el planeta. Como dato anecdótico, parece que el gobierno brasileño, impresionado por el notable desempeño de los hidroaviones S.55, decidió comprarlos en masa, pagando con 50.000 sacos de café. Así, las aeronaves quedarían en Brasil al servicio de la aeronáutica brasileña.

Epílogo

La estrecha de la relación entre la Regia Aeronáutica Militare y Los Alcázares se prolongó hasta

los años de la Guerra Civil y la II Guerra Mundial, aunque quizá no de forma tan amistosa. Solo un dato: los Savoia Marchetti S81 de la Aviazione Legionaria realizaron un bombardeo nocturno sobre talleres de la maestranza aérea de Los Alcázares en octubre de 1936. Una leyenda urbana no escrita afirma que los vínculos evidenciados en este artículo llevaron a algunos pilotos italianos participantes en el raid a errar en sus objetivos, aunque los daños materiales, las víctimas y los heridos desmienten esta hipótesis.

Conclusiones

Las Crocieras son una demostración palpable de las buenas relaciones hispanoitalianas durante los años 20, donde la llegada al poder de Mussolini en Italia y de Primo de Rivera en España supuso un acercamiento fruto de las afinidades ideológicas y de intereses de la política exterior italiana. En este sentido se pueden considerar una herramienta para mejorar las relaciones diplomáticas y económicas de Italia tanto en la cuenca mediterránea como en el mundo latinoamericano.

Se trata de un fenómeno poco conocido pero muy interesante a varios niveles que permite abordar algunas de las características del régimen fascista italiano, como la política exterior, el manejo de la propaganda de masas, el militarismo y la apuesta por el rearme y política armamentística.

La elección de Los Alcázares como escala de estos vuelos masivos obedece a las características geográficas y logísticas del aeródromo marítimo y es a la vez causa y consecuencia de las buenas relaciones hispanoitalianas.

Bibliografía

- Grassia, E. (2021): *Italo Balbo e le grandi crociere aeree 1928-1933*. Milano.
- Savarino, F (2006): “*En busca de un “eje” latino: la política latinoamericana de Italia entre las dos guerras mundiales*”, en 52 Congreso de Americanistas, Sevilla.
- Sueiro Seoane, S. (1987): “*La política mediterránea de Primo de Rivera: el triángulo Hispano-Italo-Francés*” en Revista de la Facultad de Geografía e Historia, núm. 1, 1987, págs. 183-223
- <https://www.trasvolatoriatlantici.it/index.php/home/i-grandi-voli>
- <https://www.polesionesport.it>