


JOSÉ HURTADO DE MENDOZA Y SÁENZ, EL GRAN OLVIDADO: SU APORTE A LA NUMISMÁTICA CUBANA, EN LA COLECCIÓN DEL MUSEO DE REGLA

 Lic. Teresa Díaz Peña
Lic. Ralva Fornaguera de la Peña



● El Museo Municipal "Eduardo Gómez Luaces", ubicado en la calle Martí del ultramarino pueblo de Regla, se precia de poseer una variada y valiosa colección de objetos, obras de arte, documentos y fotografías a través de las cuales da cumplimiento a su misión de conservar y divulgar el patrimonio del territorio.

Dentro de la Sección de Numismática del Museo existe una colección perteneciente a una importante personalidad de la historia y la cultura nacional, hoy poco recordada, nos referimos a José Hurtado de Mendoza y Sáenz.

Hurtado de Mendoza y Sáenz resulta una figura imprescindible dentro de la intelectualidad cubana como pintor, diseñador, humorista gráfico, escenógrafo, ingeniero, aviador y marino; formó parte del Grupo Minorista, de la Vanguardia artística cubana de la década del 20 del pasado siglo y Delegado al Primer Congreso de la UNEAC. Con una vida tan intensa recibió igualmente diversas medallas y condecoraciones, además de diseñar dos importantes medallas de la etapa republicana y los distintivos e insignias de otros organismos en la etapa revolucionaria.

Este Boletín contiene:

- *José Hurtado de Mendoza y Sáenz, el gran olvidado; su aporte a la numismática cubana*
- *El Curioso Numismático*
- *La medalla del Vuelo Panamericano Pro Faro de Colón*

Nace en Trinidad el 26 de marzo de 1885, llevado por sus padres a España, se hace bachiller, estudia cerámica, comparte con su tío abuelo Benito Pérez Galdós, el gran novelista español, se alista en el Servicio Militar Complementario, donde se hace marino y aviador.



Medalla de Oro del Grupo I de Bellas Artes
Exposición Iberoamericana de Sevilla, 1930

Regresa a Cuba en 1920 y en 1925 es designado como Jefe de Montaje y Proyectos de los Pabellones Cubanos en la Exposición Iberoamericana de Sevilla, a celebrarse en 1930, obteniendo el Gran Premio como Expositor y Medalla de Oro del Grupo I de Bellas Artes, Clase Segunda de Pintura y Dibujo.

Su vida de militante y luchador, siempre al lado de los justos, lo llevó a integrar el Grupo Minorista junto a los más reconocidos intelectuales cubanos de su época.

Sus dibujos y viñetas aparecían en Bohemia, Carteles, El Figaro. Sus "Cuentos Siboneyes" sirvieron de crítica a los gobiernos de turno.

En 1940 ingresa en la Sociedad Colombista Panamericana como Representante de la Escuela Técnica Industrial para varones, donde se había graduado y fungía como profesor desde 1934.

El año 1941 lo sitúa en la Feria Circulante de Productos Cubanos por el Caribe como Representante de la Corporación Nacional de Turismo, quedando numerosas obras en las que reflejó las características de estas naciones.

Su aporte a la numismática en la etapa republicana está dado por los diseños de las medallas y diplomas de los actos conmemorativos por el Centenario de la Bandera y el Cincuentenario de la República, la realización de estos diseños los hizo totalmente gratuitos pues, según sus propias palabras, "... PORQUE A LA PATRIA NO SE LE COBRA..."



Medalla de la Sociedad
Colombista Panamericana



Orden de Mérito
Carlos Manuel de Céspedes
Caballero

En reconocimiento a esta labor el Ministerio de Estado le otorga la Orden de Mérito "Carlos Manuel de Céspedes", Grado de Caballero, y la Medalla de Bronce Individual del Centenario de la Bandera.

Su quehacer comprometido con el pueblo hace que al triunfo revolucionario de 1959, se incorpore a las Milicias Nacionales, al naciente INIT, y participe en el Primer Congreso Nacional de Escritores y Artistas Cubanos.

Junto a Andrés González Lines, protagonista de la Conspiración de la

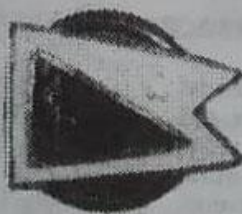
Marina de Guerra Constitucional para el levantamiento del 5 de septiembre de 1957, trabajó estrechamente diseñando las insignias de la Academia Nacional de Patronos, del Círculo Amigos del Mar, de las Líneas Mambisas de la Marina Mercante y de la Academia Naval de la Marina de Guerra Revolucionaria.



Primer Congreso Nacional
de Escritores y Artistas Cubanos
Delegado



Insignia de la Academia
Nacional de Patronos




Insignia del Círculo
Amigos del Mar



Insignia de la Academia Naval de la
Marina de Guerra Revolucionaria

Su fecunda vida concluye el 27 de junio de 1971 y en 1992 su viuda y también artista Ivona Forcade Maurice dona una de las colecciones más valiosas que atesora nuestra institución. ■

EL CURIOSO NUMISMÁTICO

 José Pedro Liadó

● 200 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DE ABRAHAM LINCOLN

En el año 2009 los Estados Unidos hicieron una emisión conmemorativa por el 200 aniversario del natalicio de Abraham Lincoln, que consta de cuatro piezas de un centavo, emitiendo una moneda cada inicio de trimestre. El anverso en todas ellas presenta el busto usual de Lincoln, cambiando los reversos con las siguientes imágenes, según el orden cronológico: Casa natal en Kentucky, Formación intelectual

en Indiana, Vida profesional como abogado representando al estado de Illinois en el Capitolio, y por último, como Presidente en la Casa Blanca.



En el año 2010 se emitieron también dos medallas en su honor. Una presenta en el anverso el busto de Lincoln y en el reverso a éste como tribuno en Gettysburg. La segunda, en el anverso, muestra el busto de

Lincoln en colores, el que al ser movida la pieza hace aparecer la imagen de Lincoln como en el centavo normal. En el reverso aparece el escudo de los Estados Unidos.

● LANZAMIENTO DEL TRASBORDADOR ESPACIAL SHUTTLE

Con motivo del lanzamiento del trasbordador espacial Shuttle, el 8 de febrero del presente año, desde el Centro Espacial Kennedy, en Cabo Cañaveral, Florida, se hizo una medalla de cobre sólido, como recuerdo del acontecimiento. En el anverso se muestra el emblema del trasbordador, reflejando los nombres de los seis tripulantes:

Comandante George Zanka, piloto Terry Virts jr., y los especialistas Nicholas Phatrick, Robert Behnken, Stephen Robinson y Kathring Hire. En el reverso aparece el trasbordador en vuelo sobre el globo terráqueo.



MEDALLAS CUBANAS

LA MEDALLA DEL VUELO PANAMERICANO PRO FARO DE COLÓN

✍️ Alfredo Díaz Gámez

● En 1853, el historiador dominicano Antonio del Monte y Tejada, radicado en la capital cubana, publicó en ella su obra titulada *Historia de Santo Domingo desde el descubrimiento hasta nuestros días*, que constituye hoy un clásico dentro de la literatura histórica de su país. En uno de sus capítulos, dedicado al Almirante Cristóbal Colón, el autor lanzó, por primera vez, la idea de construir "en el lugar más visible y ostentoso de América" un faro en memoria del Ilustre genovés.

Su noble intención pasó largos años sin encontrar una acogida favorable, hasta que ya en pleno siglo XX, la idea fue retomada por varias naciones latinoamericanas, entre ellas Cuba, y al efectuarse en 1923, en Santiago de Chile, la Quinta Conferencia Internacional Americana, la misma resolvió recomendar a los gobiernos del continente que honraran la memoria de Colón con la erección de un faro monumental que llevara su nombre, en la costa de la ciudad de Santo Domingo, capital de la República Dominicana.

Con tal propósito se efectuó, entre 1927 y 1931, bajo los auspicios de la Unión Panamericana, un concurso internacional para la realización de esta obra, en el que participaron más de 450 arquitectos de 48 países, resultando triunfador el proyecto presentado por el Inglés Joseph L. Gleave, el cual fue nombrado Arquitecto del Faro de Colón. El

diseño consistía en una construcción en forma de cruz reclinada, de manera que su iluminación pudiera verse igual desde el mar que desde el aire, orientada de este a oeste, como viajó Colón, y girando además, al llegar al crucero, hacia el norte y el sur, hacia ambas Américas.

Pero a pesar de los esfuerzos llevados a cabo por personalidades e instituciones dedicadas a divulgar la obra colombina, los gobiernos del continente no fueron tan receptivos como para hacer aportes económicos de la envergadura requerida para la construcción del faro, y los años transcurrieron sin que la misma ni siquiera se iniciara.

Llegó así el año 1936, en que se efectuó en Buenos Aires la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, en la cual se acordó encarecer de los gobiernos americanos que prestaran todo su apoyo moral e intelectual a la celebración, en 1942, del noveno cincuentenario del descubrimiento, y que aportaran, a la mayor brevedad, su concurso para la erección del faro monumental en homenaje a Colón, a fin de que pudiera inaugurarse en dicho aniversario.



Cuba no contribuyó en modo alguno con recursos económicos, pero al año siguiente, por mediación de la Sociedad Colombista Panamericana, se tomó la iniciativa de realizar un evento que trascendió nuestras fronteras y acaparó por un tiempo la atención continental, hasta que fue bruscamente interrumpido por un trágico accidente.

Por aquellos tiempos estaba en auge la aeronáutica y los vuelos de buena voluntad, a los que contribuían los gobiernos de la época para distraer la atención pública de los acuciantes problemas socio-económicos del momento. Con tal motivo, el 11 de mayo de 1937, en una entrevista efectuada por el presidente de la Sociedad Colombista Panamericana con altos oficiales de la Marina y el Ejército, se acordó realizar un vuelo de buena voluntad por todos los países de América, a fin de recabar de sus gobiernos el apoyo y los aportes necesarios para poder llevar a cabo la construcción del faro.

El mencionado evento, que recibió el nombre de Vuelo Panamericano Pro Faro de Colón, fue organizado por la Sociedad Colombista y patrocinado por los gobiernos de Cuba y República Dominicana, y sería realizado por una flotilla de cuatro aviones al frente de la cual iría Antonio Menéndez Peláez, capitán de la Marina de Guerra Constitucional. El lugar escogido para su inicio fue el mismo donde se proyectaba construir el faro, la Punta Torrecillas, en Ciudad Trujillo, y la fecha de partida, el 3 de agosto, aniversario de la salida de Colón del puerto de Palos de Moguer, en su primer viaje. Con posterioridad, por dificultades que surgieron en la marcha de los preparativos, fue necesario posponer el vuelo en dos ocasiones, fijándose la fecha definitiva para el 12 de noviembre.

Los aviones, tres cubanos y uno dominicano, fueron bautizados con los nombres de "Santa María", pilotado por Menéndez Peláez, en representación de la Sociedad Colombista Panamericana; "La Pinta", conducido por el teniente Alfredo Jiménez Alum, del Ejército Constitucional; "La Niña", a cargo del teniente Feliciano Risech, de la Marina de Guerra, y el "Cristóbal Colón", guiado por el mayor Frank Félix Henríquez, del Ejército dominicano. La tripulación se completaba con un mecánico ayudante en cada aparato, y además, como pasajero de la nave comandante, viajaría el escritor y conocido periodista de la época Ruy de Lugo Viña, quien fue designado como Cronista Oficial del vuelo.

El 10 de noviembre partieron los aviones cubanos y después de una escala en Santiago de Cuba, llegaron al siguiente día a la capital dominicana. Allí se incorporó a la escuadrilla el mayor Frank Félix, y el día 12, a las diez de la mañana, salieron las aeronaves del campo de aviación Miraflores, en la Punta Torrecillas, dando así inicio al Vuelo Panamericano Pro Faro de Colón.

El vuelo, según lo proyectado, recorrería 21 220 millas a través de veintisiete países del continente, en el siguiente orden: Puerto Rico, Martinica, Venezuela, Trinidad, Guayana Holandesa, Brasil, Uruguay, Paraguay, Argentina, Chile, Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, México, Estados Unidos, Canadá, Cuba, Jamaica, Haití y República Dominicana, donde concluiría regresando a su punto de partida.



De arriba a abajo y de izquierda a derecha, el periodista Ruy de Lugo Viña, los pilotos Feliciano Risech, Antonio Menéndez Peláez y Alfredo Jiménez, y los mecánicos Miguel Naranjo, Roberto Medina y Pedro Castillo. (Tarjeta postal cortesía de Luis Díaz Mijares)

La travesía se desarrolló sin contratiempos, hasta llegar a Perú, donde se produjo el único incidente de importancia hasta ese momento. A causa de un mal tiempo, los aviones se vieron forzados a disgregarse y uno de ellos, "La Niña", estuvo desaparecido durante más de dos días, hasta que pudo reincorporarse con sus compañeros.

Luego continuó el viaje por Ecuador y Colombia, hasta que llegó el 29 de diciembre, fecha en que se volaría de Bogotá a Panamá. La ruta fijada debía pasar por Medellín, pero por algún motivo desconocido, Menéndez Peláez modificó el trayecto para volar a Cali y de allí salir al océano rumbo a Panamá, pese a que había sido advertido por los órganos meteorológicos sobre la peligrosidad de aquella zona, donde las condiciones del tiempo eran adversas. Esta era la situación cuando partieron los aviones de la capital colombiana, y al cruzar sobre las montañas de Cali, fueron alcanzados por una tormenta de grandes proporciones que hizo caer a los tres aviones cubanos, perdiendo la vida todos sus ocupantes.

El accidente tuvo lugar a los cuarenta y seis días de haberse iniciado el vuelo, cuando se habían recorrido ya 11 810 millas y se habían visitado catorce de los veintisiete países propuestos, o sea, cumplimentada ya más de la mitad del trayecto programado.

Unos años más tarde, en recordación de este suceso y a propuesta de la Sociedad Colombista Panamericana, el gobierno cubano dictó el decreto presidencial número 781, de 19 de marzo de 1940, por el cual se creaba una medalla conmemorativa que recibió el nombre de "Medalla del Vuelo Panamericano Pro Faro de Colón", regulándose todo lo concerniente a la misma mediante reglamento establecido con posterioridad por el decreto número 1793, de 14 de abril del propio año.

La medalla tiene treinta y seis milímetros de diámetro y presenta en su anverso, al centro, un disco de dieciocho milímetros, con una representación del continente americano, atravesado por la llamada Bandera de la Raza, conocida enseña de la época que simbolizada la unidad de los pueblos americanos. De este centro se proyectan veintidós rayos que representan a las repúblicas del continente, enlazados por una esmeralda indígena, y entre éstos y el borde de la medalla, la inscripción "Por la América Unida".

El reverso muestra, en la parte superior, el proyectado Faro de Colón, del cual surgen siete rayos que iluminan otras tantas estrellas, en representación de los siete cubanos muertos en Cali, y en la mitad inferior, dos alas abatidas unidas por una guirnalda de laurel, y en sus extremos otras dos estrellas que representan a los tripulantes dominicanos sobrevivientes del vuelo. Entre las alas y la guirnalda, una cruz con el lugar y la fecha del desastre: "Cali 29 dic. 1927".

La medalla pende de una cinta de seda moaré de treinta y seis milímetros de ancho, con cinco franjas verticales: una central de color amarillo, de dos milímetros de ancho; a los lados dos de color morado, de siete milímetros cada una, y a continuación otras dos, blancas, de diez milímetros.

Se estipulaba en el reglamento que la medalla sería confeccionada con oro procedente de las minas de Jaina, en República Dominicana, plata nativa de la República de Colombia, y aluminio y cobre de las tres naves aéreas cubanas destruidas en la catástrofe. No obstante, en su composición definitiva sólo se utilizó oro, plata y cobre, pues el aluminio no permitía que se lograra una aleación de buena calidad. Fue fabricada por la casa Antigua Viardebó y Riera, situada en Dragones #53, La Habana.

También se hizo, como era usual en las condecoraciones oficiales de la época, una miniatura de tamaño reducido, con quince milímetros de diámetro en la pieza y quince de ancho en la cinta, así como una roseta de siete milímetros de diámetro, forrada con una cinta de los mismos colores originales, para llevar en el ojal de la solapa izquierda del saco. La medalla se usaba en los uniformes, la miniatura en los trajes de etiqueta y la roseta en los trajes de calle comunes.

Se hicieron doscientas medallas, de las cuales, las primeras cien se destinaron a premiar a aquellas instituciones y personas que más contribuyeron a la realización del Vuelo Panamericano, entregándoseles "post mortem" a los siete cubanos fallecidos. Las cien medallas restantes serían otorgadas anualmente, en

número no mayor de cinco, a personas e instituciones nacionales o extranjeras que hubieren prestado servicios prominentes a la causa de la unión y confraternidad de los pueblos de América, dentro de la concepción panamericanista de aquellos tiempos.

Junto con la medalla se entregaba un diploma de cuarenta centímetros de largo por treinta de ancho, firmado por el Secretario de Estado a nombre del gobierno cubano, y que llevaba impresos el anverso y el reverso de la medalla y un texto alusivo a los merecimientos por los cuales ésta era concedida.

El otorgamiento de la medalla se efectuaba, a propuesta de la Sociedad Colombista Panamericana, el 14 de abril de cada año, llamado "Día de las Américas", pero la entrega oficial de la pieza y su diploma tenía lugar el 12 de octubre, al conmemorarse el aniversario del descubrimiento de América.

Además de las cinco medallas que se otorgaban cada año, en 1944 se hizo una entrega adicional de quince piezas para atender compromisos internacionales motivados por la organización del vuelo, por lo que las medallas quedarían agotadas, a más tardar, en 1956. Por esta causa, un año antes, el 23 de febrero de 1955, se dictó el decreto presidencial número 576, ordenando la confección adicional de nuevas medallas, aunque sin mencionar cantidad alguna, y estableciendo, a la vez, que a partir del agotamiento de las primeras doscientas piezas, ésta se denominaría "Medalla Panamericana por la América Unida".

Por su parte, el tan mencionado Faro de Colón comenzó por fin a construirse en 1948, pero sólo se hicieron los cimientos y la obra quedó paralizada por completo. Nunca más se le mencionó ni se hizo nada por continuarla hasta los finales del pasado siglo, en que dentro de los preparativos para la celebración del Quinto Centenario, el gobierno dominicano logró reiniciar y concluir la erección de este monumento, que fue inaugurado el 12 de octubre de 1992, a ciento treinta y nueve años de su concepción original.

Fuentes consultadas

- Comité Ejecutivo Permanente del Faro de Colón. *El Faro de Colón*. Ciudad Trujillo, Impresora Dominicana, 1952.
- Monte y Tejada, Antonio del. *Historia de Santo Domingo desde el descubrimiento hasta nuestros días*. Volumen I. Habana, Establecimiento Tipográfico de Soler, 1853.
- Sociedad Colombista Panamericana. *Día de la Raza. Interpretación significación del Aniversario de la Raza y del Símbolo de las Américas*. Folleto de divulgación. La Habana, 1937.
- Terry, Tomás A. *Contribución a la historia de la aeronáutica y el correo aéreo en Cuba*. La Habana, Ministerio de Comunicaciones, Museo Postal Cubano, 1971.
- Unión Panamericana. *Programa y reglamento del concurso para la selección de un arquitecto para el Faro Monumental que las naciones del mundo erigirán en la República Dominicana a la memoria de Cristóbal Colón*. New York, The Stiltson Press, 1928.
- _____. *Programa y reglas de la segunda etapa del concurso para la selección del arquitecto que construirá el Faro Monumental que las naciones del mundo erigirán en la República Dominicana a la memoria de Cristóbal Colón*. (S.D.), 1931.
- Gaceta Oficial de la República de Cuba, marzo-julio 1940, octubre 1944, abril 1955.
- Periódico El Mundo, abril-diciembre 1937, enero 1938.
- Revista Bohemia, enero 1938.

ELECTRUM

Dirección y redacción: Pedro Cosme Baños

Edición: Alfredo Díaz Gámez

La Asociación de Numismáticos de Cuba no se responsabiliza
con las opiniones y criterios de los autores