

EL PRIMER ASESINATO DE FRANCO

La muerte del general Balmes y el inicio de la sublevación

ÁNGEL VIÑAS
MIGUEL ULL LAITA
CECILIO YUSTA VIÑAS



CRÍTICA

Ángel Viñas
Miguel Ull Laita
Cecilio Yusta Viñas

EL PRIMER ASESINATO DE FRANCO

*La muerte del general Balmes
y el inicio de la sublevación*

CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: enero de 2018

El primer asesinato de Franco. La muerte del general Balmes y el inicio de la sublevación
Ángel Viñas, Miguel Ull Laita y Cecilio Yusta Viñas

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

© Ángel Viñas, Miguel Ull Laita, Cecilio Yusta Viñas, 2017

© Editorial Planeta S. A., 2017
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es
www.ed-critica.es

ISBN: 978-84-17067-54-0
Depósito legal: B. 28556 - 2017
2017. Impreso y encuadernado en España por Liberdúplex

Índice general

<i>Prólogo</i>	11
----------------------	----

Primera parte La bien planeada salida de Franco de Canarias

1. ENTRA EN ESCENA EL FACTOR CLAVE.....	23
A la búsqueda de un avión — El aeroplano De Havilland 89, modelo Dragon Rapide — Plan de vuelo: ¿de Croydon a Casablanca? — La absolutamente crítica escala de Cabo Juby — La amable acogida en el aeropuerto grancanario y su significado	
2. EL INEXPLICABLE DESCARTE DE LOS RODEOS.....	67
Omisiones en la historiografía franquista y neofranquista — Tergiversaciones y mentiras: lo que era Los Rodeos y el encaje del Dragon Rapide — Un jurista conocido y un jefe de Artillería desconocido	
3. TRENZANDO HILOS.....	95
El vapor <i>Wadai</i> — Implicaciones adicionales del aterrizaje en Gando — ¿Estuvo realmente Franco expuesto a un atentado? — Quién era Balmes — La versión consagrada en las postrimerías del franquismo y su alternativa	

4. FRANCO EMPRENDE VIAJE A TETUÁN 125
 Pinto de la Rosa, juez militar — Nada de compasión con los tibios — Dos manifiestos de Franco — La salida de Franco de Canarias: un testimonio desconocido — Una noche en Casa Blanca — Franco acusado de retrasarse — Los «ideales FLI» que Franco dejó detrás de sí en Canarias

Segunda parte

El asesinato de Balmes y su encubrimiento inmediato y posterior

5. BALMES NO SE MATÓ, LO MATARON. 175
 Generalidades sobre una prueba presentada como «irrebatible» — Variantes sobre la posición de la pistola y los orificios de entrada y salida del proyectil. Se silencia la única fuente que dijo la verdad — Aspectos curiosos e inquietantes del papeleo administrativo — Análisis del traslado a la Casa de Socorro y al Hospital Militar — Análisis de la atención prestada al general Balmes
6. ANÁLISIS TÉCNICO DE LA «AUTOPSIA» QUE HA HECHO SALIVAR A LA DERECHA PROFRANQUISTA 209
 El examen externo del cadáver — El examen interno del cadáver — Las claves anatómicas que demuestran el asesinato de Balmes — Puntualizaciones sobre referencias de autoridad — Recapitulación general para el lector apresurado — Y de los médicos militares, ¿qué?
7. UN TESTIGO ÚNICO QUE MIENTE 241
 Testigo solo, testigo nulo — Una hoja de servicios que plantea algún interrogante — Preguntas y más preguntas — Una acumulación de sospechas — Franco reconoce el asesinato
8. LO QUE DA DE SÍ UN EXPEDIENTE DE PENSIÓN. 269
 Una pequeña batalla burocrática — Malquerencias de Franco — El curioso caso de la viuda del teniente general Sanjurjo — Encubrimiento en estado puro — Vamos a contar mentiras — Un general benigno y un sargento entregado — El caso del teniente coronel Del Campo Tabernilla

Tercera parte
Conspirador en Canarias de pasos cautelosos

9. FRANCO ACTIVA SU INSURRECCIÓN 309
 ¿Y si el Dragon Rapide se retrasa? — La importancia de las fechas y el asesinato de Calvo Sotelo — ¿Flojeó Franco? — El más famoso telegrama de Franco: «geografía poco extensa» — Encubrimientos y tergiversaciones — Para remachar: una comunicación cifrada de Yagüe — Los camelos de un excontrabandista de postín — Hay que sublevar la isla de La Palma.
10. LOS CONSPIRADORES SE CONFABULAN Y FRANCO VA A SU AIRE 351
 Un Franco al corriente y activo a su manera — Una manifestación anticipada del «Glorioso Movimiento Nacional» — El entorno conspiratorio peninsular — Instrucciones para Marruecos y para Franco — Franco, ¿tumbado a la bartola? — Una carta, pero ¿con qué texto?, a Casares Quiroga — Franco y Balmes se entrevistan en secreto.
11. UN REGALO PARA EL NUEVO COMANDANTE GENERAL 389
 DE CANARIAS
 Estado de guerra en Tenerife — El «gran mérito» olvidado del coronel Cáceres — El fallido intento de Franco de proclamar el estado de guerra en febrero de 1936 — Franco actúa en paralelo a Mola — El fracasado golpe de abril y un avión para Franco (o Goded) — La malograda operación de Cuenca.
12. FRANCO PROSIGUE SIN DESCONECTAR 427
 A la caza y captura de nuevas conexiones — Una visita clave olvidada por Payne y la derecha profranquista — El general por el que se pasa de rositas — Un comandante desfigurado — Un «pelota» de Azaña y de quien fuera — Lo que da de sí una conferencia — Planes contra alborotos o ¿para la sublevación?
13. UN HOMBRE DE ABSOLUTA CONFIANZA, PERO... 463
 Acompañante de Orgaz — En Extremadura, en medio de la represión y rodeado de canarios — Turiferario de Franco — Una carta que desmiente al primo hermano del Caudillo — Entra en acción el SIM — El retroceso de la 21.^a División y sus consecuencias

14. FRANCO DERRAMA FAVORES SOBRE SU CAÍDO PALADÍN	495
Un consejo de guerra dicta sentencia — El mismo consejo de guerra cambia de parecer — Un genio de la guerra, pero ¿de cuál? — La intervención de Cañizares en el expediente informativo sobre la muerte de Balmes — La batallita de las medallas — Quien no llora no mama — Nuevo SOS a Franco — Gobernador civil y <i>sic transit gloria mundi</i>	
15. CONCLUSIONES	531
El CJM y el Código Penal — Sobre el pasado — Un asesinato mundo y lirondo — La clave del asesinato: el Dragon Rapide — Sobre el asesinato mismo — Sobre la autoría material — De la micro a la macrohistoria — Una reflexión final	
<i>Anexos</i>	569
<i>Fuentes primarias y bibliografía</i>	595
<i>Los autores</i>	607
<i>Índice de acrónimos o siglas</i>	611
<i>Índice onomástico y analítico</i>	613

1

Entra en escena el factor clave

*I do know that the slickest way to lie is to tell the right amount of truth – then shut up.*¹

ROBERT A. HEINLEIN,
Stranger in a Strange Land

El disparo mortal que acabó con la vida del general Amado Balmes, comandante de la guarnición de Las Palmas de Gran Canaria, el 16 de julio de 1936 puede considerarse el primer pistoletazo de la rebelión militar que se inició al día siguiente en Marruecos. Conociendo la táctica insurreccional con la que los africanistas estaban familiarizados, y siguiendo el manual del buen golpista de Malaparte, la aventura comenzó con lo que más une en circunstancias tan especiales: la sangre.² En puridad, el 16 de julio debe tomarse, en nuestra opinión, como la fecha a partir de la cual convendría fijar el auténtico desencadenamiento de la insurrección. No hubo, después, marcha atrás.

La ignorancia, o la falsedad maliciosa, cuando no la más burda intoxicación, refulgen en la disociación, corriente en la literatura, entre el alquiler de un avión para trasladar a Franco a Marruecos, la tosca manipulación de las condiciones operativas del aeródromo de Tenerife y la desfiguración de los acontecimientos que tuvieron lugar en torno a la llegada del aparato a Las Palmas. Levantemos, pues, el telón sobre el prerrequisito fundamental para la sublevación del comandante militar de Canarias, el excelentísimo señor general de división don Francisco Franco Bahamonde.

1. «Lo que sé es que la forma más astuta de mentir es contar la cantidad exacta de verdad en el momento adecuado y luego cerrar el pico.» Hay trad. cast.: *Forastero en tierra extraña*, Destino, Barcelona, 1991.

2. Malaparte, p. 14.

A LA BÚSQUEDA DE UN AVIÓN

La idea de trasladar al comandante del archipiélago en avión se remonta al mes de abril de 1936. Quedó en sordina mientras la conspiración que debía desembocar en la sublevación militar iba tomando carrerilla. Resurgió en junio, el mes en el que Franco cruzó el Rubicón y decidió actuar. No está aclarado si la iniciativa de hacerse con un aparato aéreo provino del propio general o se impuso por su propio peso a los conspiradores cuando empezaron a diseñar el operativo necesario para dar el golpe. Por desgracia, la conspiración no dejó tras de sí (o no se ha encontrado todavía) la necesaria evidencia documental en este aspecto. Lo que sí está claro es que en este ámbito los militares no tenían muchas más opciones que endosar el problema a los civiles. Con los aviones gubernamentales no podía contarse. En una insurrección era difícil prever de qué lado podían decantarse los pilotos. El servicio de Aviación era mayoritariamente republicano. La solución del problema se contempló siempre, que sepamos, en el extranjero.

En un primer momento, no parece que fuesen los monárquicos quienes se preocuparan por abordarla. Hay motivos para pensar en que se trató de dirigentes de la CEDA, tanto en la Península como en Canarias. Su primer foco de atención se concentró en Francia. Se trata de indagaciones o pesquisas que no están suficientemente bien estudiadas, pero en las cuales participó José María Gil Robles. Debió de contar con el apoyo de correligionarios o elementos conservadores canarios. Al fin y al cabo, de lo que se trataba era de extraer a Franco del archipiélago.

En sus superconocidas memorias, no por ello siempre fiables, Gil Robles tergiversó este punto todo lo que pudo. A la par que se lanzó a afirmaciones más que aventuradas, del tipo «nunca pensó Mola que pudiera desencadenarse una guerra civil», negó tener «el menor contacto con ninguno de los organizadores del movimiento».³ Estas últimas son declaraciones impugnables con evidencia documental. Procede de unas muy citadas cuartillas escritas y firmadas por el propio protagonista en Lisboa el 27 de febrero de 1942. Con autorización de su autor, las entregó Geminiano Carrascal al fiscal delegado para la instrucción de la Causa General de Madrid el 18 de abril del mismo año. Tal caballero, hoy olvidado, fue diputado a Cortes, secretario de la minoría popular agraria y secretario general de la CEDA.

Sin entrar en consideraciones ambientales, que podrían ser muy sabrosas pero ajenas a nuestros propósitos, nos limitamos a indicar que,

3. Gil Robles, pp. 721 y 729.

entre las gestiones realizadas por Gil Robles en favor del sedicente Alzamiento, figuraron las siguientes:

- Desgastar a las izquierdas en el Parlamento.
- Coordinar las fuerzas del partido.
- Encontrarse con el líder carlista Manuel Fal Conde en San Juan de Luz por encargo del general Mola.
- Redactar un manifiesto que se imprimió en Biarritz y envió a Pamplona el 16 de julio, un día señero para los propósitos de este libro.
- Y, para nosotros en particular, efectuar diligencias en Francia *en unión con otros elementos* para enviar un avión a Canarias al general Franco.⁴

Cabe discutir sobre la operatividad de estas y algunas otras actividades, pero la última nos parece trascendente. Gil Robles era un político curtido y de primera línea, que como veremos más adelante había juguetado con la idea de apoyar un golpe militar tanto en diciembre de 1935 como en febrero de 1936. No encaja que se limitara a recibir instrucciones como si hubiese sido un recluta cualquiera. Es absolutamente inverosímil que no se diera cuenta del significado del avión, con independencia de que se le explicase con detalle o no lo que había detrás. Ni lo dijo ni hemos encontrado documentación que lo corrobore. Pero sí resulta del todo evidente que era la pieza clave para que su antiguo subordinado pudiese sumarse a la sublevación, y Gil Robles no era tan lelo como para no darse cuenta de ello sobre la marcha.⁵

También otro exdiputado que había formado parte del grupo parlamentario con Gil Robles actuó en la red de gestiones que se desplegaron en y desde Francia. Se trataba de uno de los 28 diputados agrarios en las Cortes Constituyentes. Figuró como participante con Gil Robles en un gran mitin que se celebró en Palencia el 8 de noviembre de 1931.⁶ Su

4. AHN, FC-Causa General, 1513, Exp. 40. La negación, completamente absurda, por parte de Gil Robles de tales actividades dio pie a una trifulca con Juan Ignacio Luca de Tena que se plasmó en cinco artículos de *ABC* en abril de 1968. Tomás Echeverría, historiador carlista, se hizo eco de la polémica en 1985, en uno de sus interesantes y poco conocidos libros. Las itálicas son nuestras.

5. El hoy por hoy último biógrafo de Gil Robles, aunque menciona el episodio y destaca alguna incongruencia posterior del líder de la CEDA, se abstiene cuidadosamente de explorar las implicaciones. Álvarez Tardío, p. 252. No nos parece una casualidad.

6. Gil Robles, pp. 51 y 70. Otras fuentes afirman que se unió al grupo de diputados tradicionalistas de Juan Vázquez de Mella.

nombre era Andrés de Arroyo y González de Chaves. Totalmente desconocido en la Península (no parece que dejase huella en la política nacional), fue un personaje muy influyente en Tenerife.

Según informaciones disponibles en internet, De Arroyo fue concejal del Ayuntamiento de esta ciudad y diputado en las legislaturas de 1921 a 1923 y de 1931 a 1933. Hubo de dimitir en virtud de la ley de incompatibilidades, ya que era consejero de la Transmediterránea, lo que le hacía próximo a Juan March. Fundó el periódico *Gaceta de Tenerife*. En 1914, Pío XI le concedió la Cruz «pro Ecclesia et Pontifice».

Más interesante es que también fuese Medalla de Plata de la Hermandad de Voluntarios del 18 de Julio. Estuvo ligado a CEPSA y era un personaje de gran peso en los medios conservadores y católicos de la isla.⁷ En sus memorias, y sin conexión explícita con Gil Robles, puso de relieve que a mitad de junio realizó gestiones ligadas a los enredos de March para buscar un avión. Dado que tales memorias son prácticamente desconocidas, es mejor dejar a dicho prohombre la palabra:

Don Juan March Ordinas, en el año 1936, estaba, como yo, exiliado en Biarritz y, a mediados de junio, visitándome en mi domicilio, me dijo: «Luca de Tena ha venido a mi casa y me manifestó, en secreto, que para salvar a España está ya preparado el alzamiento del Ejército leal a la Patria; pero que se necesitan 2.000 libras esterlinas para arrendar un avión en Inglaterra que salga para Tenerife a fin de recoger al general Franco y trasladarlo a África para el levantamiento del Ejército de Marruecos».⁸

De ser ciertos tales recuerdos, las implicaciones son muy importantes política e históricamente. Sitúan hacia mitad de junio la decisión definitiva de Franco de rebelarse, con lo cual concordamos y demostraremos en próximos capítulos; en segundo lugar, adelantan en casi un mes la fecha de inicio de las gestiones para alquilar el avión que de manera habitual, pero sin demasiada documentación que lo apoye, suele dejarse para finales de junio; en tercer lugar, *explican el rumbo previsto inicialmente para el aparato: Inglaterra-Tenerife*. Era lo lógico y natural. Fran-

7. Véanse <http://bernardocabo.blogspot.be/2010/12/andres-de-arroyo-y-gonzalez-de-chaves.html> y <http://efemeridestenerife.blogspot.be/2017/02/don-andres-de-arroyo-y-gonzalez-de.html>, entre otros.

8. La primera noticia que tenemos de que alguien haya recurrido a estas memorias es Rivas, p. 53. Se han recogido también en <https://pedromedinasanabria.wordpress.com/tag/dragon-rapide/>, 4 de julio de 2014. Ninguno parece darse cuenta de la importancia de la identificación del destino. La gestión inicial de Luca de Tena, Juan Ignacio, la confirma su hijo, Torcuato, p. 207.

co no necesitaba ir a Las Palmas para trasladarse a sublevar al Ejército de África de cuyos preparativos, como veremos, estaba perfectamente al corriente.

De Arroyo señaló que March se había comunicado por medio de su propio hijo con el general Goded, a la sazón comandante militar del archipiélago balear. Este le había confirmado el propósito. Habría dicho que no podía aportar detalles de la organización, pero sí que sería patriótico prestarle la mayor ayuda. Tal detalle abre la puerta a una pequeña especulación: sabemos que March había dado dinero a los monárquicos en marzo de 1936 para adquirir material de guerra en Italia. También que uno de los calvosotelistas más rotundos, Pedro Sainz Rodríguez, diputado por Santander y segundo del líder formal de Renovación Española, Antonio Goicoechea, contrató, amén de bombarderos y cazas, tres hidroaviones. Obviamente no para trasladarlos a Marruecos o a Pamplona, sino con toda probabilidad para defender la insurrección de Goded en las islas. Tenía, pues, sentido que March buscara la posibilidad de cerciorarse a través del comandante de Baleares.

El hecho es que De Arroyo parece que sirvió de intermediario para alertar al Kleinwort Bank de Londres de que debía poner a disposición del conocido periodista Luis A. Bolín el cheque con el que pagar el alquiler de lo que terminaría siendo el *Dragon Rapide*, un plan de vuelo que hoy denominaríamos de tipo *chárter*.⁹ Subrayamos estas conexiones para enriquecer lo que ya se conoce —que no es demasiado— de los contactos entre la trama civil y la militar de cara a la preparación de la sublevación del 18 de julio.¹⁰ Esto es aplicable tanto en lo que se refiere a la Península como en los dos archipiélagos.

Son muy significativas las fechas. De Arroyo indica que el 25 de mayo ya se habían dado instrucciones al teniente coronel Juan Yagüe (lo cual, como veremos, es cierto) y que, poco después, «*en fines de mayo, se acordó facilitar el traslado de Franco desde Tenerife a Marruecos*». Esto es, de nuevo, muy revelador. *Los conspiradores en la Península comprendían que la forma más simple de proceder estribaba en extraer a Franco de Canarias, desde el aeródromo de Los Rodeos en Tenerife, y llevarlo a Tetuán*. Es verosímil que el círculo monárquico que lo sabía fuera extenso. De creer a Bolín, por aquellas mismas fechas de finales de mayo el

9. De Arroyo, pp. 161 y 191. Naturalmente, no podemos descartar que dicho autor —que a nuestro entender mete la pata o exagera en varias ocasiones— inflase su papel.

10. El tratamiento que los biógrafos de Franco, a saber Payne/Palacios, p. 148, dan al origen de la operación es de auténtica risa. Con perdón.

conde de los Andes, en visita a Londres, le dijo que algo estaba tramándose y que pronto ocurriría algo. Contaban con él. Como ya señaló Viñas, se ignora si Bolín compartió esta noticia con sus amigos en la capital británica, entre ellos Juan de la Cierva, y luego con el exrey Alfonso XIII cuando visitó Londres. En cualquier caso, lo que antecede perfila mucho mejor la secuencia temporal de los preparativos que el énfasis que se suele poner, de forma interesada, en la crucial participación del diputado cedista Francisco Herrera Oria, *a finales de junio*, en las gestiones para alquilar el avión, supuestamente sin que lo supiera Franco. Una de las muchas afirmaciones que han oscurecido la trama de la conspiración del futuro Generalísimo. La referencia de Torcuato Luca de Tena a que Yagüe pidió que había que darle todo hecho a Franco para que se decidiese, si es que se decidía, no encaja en nuestra reconstrucción, basada en fuentes escritas, y no creemos que respondiera a la realidad.

En cualquier caso, la operación final del alquiler se materializó a través de De la Cierva y, subsidiariamente, de Bolín, exagregado de la embajada en la capital británica y entonces corresponsal de *ABC* en la misma.¹¹ Bolín siempre tuvo un especial talento para exagerar, distorsionar y mentir.¹² Su relato, junto con el de otro no menor fabulador, como fue Joaquín Arrarás, hace todavía fe en numerosos círculos. Sin embargo, fue a Juan de la Cierva, experto en aviación y no solo en lo que se refiere al autogiro de su invención,¹³ a quien correspondió la misión de seleccionar el avión adecuado.

EL AEROPLANO DE HAVILLAND-89, MODELO DRAGON RAPIDE

El ingeniero español tenía los contactos adecuados. Entre 1912 y 1919, el trío que formó con José Barcalá y Pablo Díez había construido dos aviones, el biplano BCD-1 y el monoplano BCD-2. En solitario, también construyó un trimotor denominado «C-3». Ninguno de los tres mo-

11. Existen divergencias entre la versión de Bolín y la de su jefe, el marqués de Luca de Tena, propietario y director del periódico, y de ambos con la de De Arroyo, en las que no merece la pena detenerse. Digamos, simplemente, que el segundo no tuvo el menor interés en esclarecer el trasfondo oscuro de la operación.

12. En el libro de Southworth sobre Guernica se identifica su proceder. En su gestión en Roma con los italianos acumuló camelos tras camelo. Quedó inmortalizado, no bien, en uno de los más famosos relatos autobiográficos de Arthur Koestler.

13. La mejor biografía suya se debe a José Warleta, de la que tomamos los datos que aquí nos interesan.

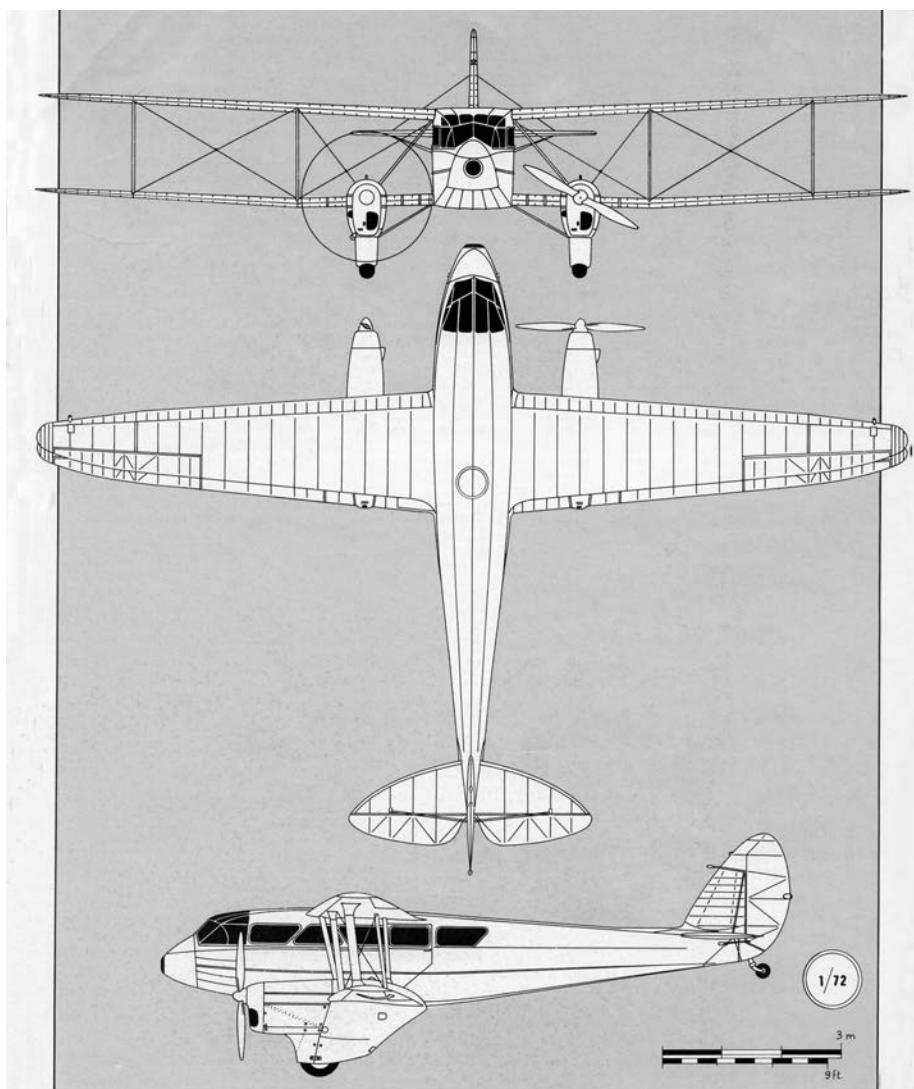


El auténtico Dragón Rapide G-ACYR en Cuatro Vientos en el año 1968 y en fase muy avanzada de restauración. (Foto Ministerio de Defensa, AHEA 2-02031-05.)

delos prosperó, por lo que el gran inventor en ciernes orientó su capacidad técnica y recursos económicos al autogiro, proyecto con el que alcanzaría un formidable éxito.

En el complejo mundo de las líneas aéreas de 1936, tanto en Inglaterra como en el resto de Europa, era posible encontrar una extensa gama de productos —en este caso, aviones— susceptibles de adquisición o alquiler. De la Cierva, que había trasladado su residencia a Londres siguiendo la comercialización de su autogiro, optó por buscar el aeroplano en el mercado inglés, en el que él mismo competía con su novedoso aparato y en el que mantenía una buena relación con empresas constructoras y líneas aéreas. No era fácil contratar un avión para un vuelo que se pretendía realizar sin despertar sospechas, pero si había alguien capaz de conseguirlo era él.

Sin duda, la tarea se vio facilitada porque la empresita que De la Cierva había montado en Londres desarrollaba un programa de pruebas en cooperación con el Ministerio del Aire británico y el inventor se había incorporado a un grupo de monárquicos y católicos españoles e ingleses —alguno de ellos derechista cuando no filofascista furibundo— en el que también participaba Bolín.



Vista esquemática del DH-89, frontal, vertical superior y lateral. Se puede apreciar que las ventanillas de la cabina de pasaje no son deslizantes sino fijas a modo de tragaluces. (Foto Ministerio de Defensa, SHYCEA, Aviación Militar española, p. 160.)

Tres aviones de características similares y de reciente aparición en el mercado británico reunían las condiciones requeridas para satisfacer las necesidades del vuelo. Comprendían la autonomía, de unas cuatro horas o más teniendo en cuenta la ruta prevista, y un mínimo de cuatro asientos para los pasajeros. Los aparatos que entraban en liza eran el Monospar,

en alguna de sus versiones (entre 4 y 10 asientos de pasaje), el Airspeed AS-6 (6 u 8 asientos)¹⁴ y los De Havilland-84 modelo Dragon y DH-89 Dragon Rapide. Este último era, en lo básico, un 84 mejorado en velocidad y confort para los pasajeros que, en los ambientes profesionales, se citaba simplemente como Rapide, mientras que en los talleres los mecánicos lo conocían como Dragon Six, debido a sus motores.

De la Cierva¹⁵ murió muy joven y no dejó nada escrito sobre los pormenores de la búsqueda del avión. No sabemos si se molestó en comparar las actuaciones de los diferentes aparatos disponibles. Tampoco hay constancia documental de la firma de un contrato —que probablemente se produjo, siquiera porque sería precisa una póliza de seguro— ni el coste en libras del alquiler. De Arroyo citó 2.000 libras y González-Betes (p. 94), siguiendo a Bolín, lo confirmó. Ignoramos todo acerca del compromiso de no aterrizar en aeródromos españoles.¹⁶ Su piloto, en una entrevista casi coetánea —y algo sospechosa— en el *News Chronicle* del

14. El Airspeed AS-6 fue el avión (41.1) en el que encontró la muerte el general Mola en el monte de La Brújula, Alcocero (Burgos), el 3 de junio de 1937. Como es sabido, ha habido una intensa discusión acerca de si se trató de un accidente provocado.

15. Falleció el 9 de diciembre de 1936 cuando el avión en que viajaba, un Douglas DC-2 de la compañía KLM, se accidentó en un intento fallido de despegue en el aeródromo de Croydon en un vuelo regular Londres-Ámsterdam, no en un avión de línea inglés en el que se dirigía a incorporarse a la autodenominada «España nacional», como afirma Torcuato Luca de Tena, p. 210. En los archivos españoles se encuentran rastros de su actividad en favor de los sublevados para adquirir armas en contacto con traficantes internacionales. Por lo que sabemos, nunca careció de abundantes fondos para ello. A mitad de septiembre se entrevistó en Berlín con Canaris por cuenta de Mola. Empujó varios pedidos ya solicitados y sugirió otros. Ninguno se cumplimentó con material de los arsenales nazis, sino que se hicieron a través de un traficante conocido de Göring, Josef Veltjens, quien le dijo que habían saboteado armamento comprado por los republicanos en Finlandia e intervenido en Alemania. Carta al general Mola del 19 de setiembre de 1936 (CDBG).

16. Podría haberse tratado de una precaución suplementaria, pero en nuestra opinión algo exagerada. Según Day, p. 70, Bebb había volado ya a España en junio en un viaje que lo llevó a Cannes, Marsella, Barcelona, Sevilla, Granada, Casablanca, Tánger y Fez (¿un ensayo para el de Canarias?, se pregunta este periodista de manera un tanto absurda). Ignora que no era posible pedir una autorización y reservarla para el futuro, ya que era preciso dar a conocer las fechas de los vuelos, el motivo de los mismos, el tipo de avión y los nombres de los tripulantes y pasajeros. Las autorizaciones se extendían de forma nominal. Creemos, pues, que las inferencias de dicho aficionado (alguna completamente grotesca) son incorrectas. En todo caso, hemos de preguntarnos si por muy excitado que estuviese el panorama político español, y se ha exagerado mucho, hacia los primeros días de julio, ¿qué podría impedir que un grupo de turistas ingleses transitara por el espacio aéreo y los aeropuertos peninsulares? Estos interrogantes y otros que plantearemos no han sido nunca suscitados por los mitógrafos del vuelo de Franco.

7 de noviembre de 1936, declaró que el vuelo era secreto [*sic*] y que las condiciones eran que no sobrevolara o aterrizara en España. Añadió que era imposible no hacer esto, aunque no tomó tierra en suelo español.¹⁷ Pero, si fue así, ¿se tuvo en cuenta qué podía ocurrir al llegar a Cabo Juby, un aeropuerto de soberanía española? Solo tenemos la certeza de que el vuelo lo realizó el Dragon Rapide que sugirió y facilitó con su gestión De la Cierva prácticamente como única opción.¹⁸

De este bimotor biplano de alas ahusadas,¹⁹ construido en madera y tela, se fabricaron más de setecientos ejemplares. Salió al mercado en 1934 y tuvo una larga historia. Equipaba a varias compañías del Reino Unido, como Imperial Airways, Jersey Airways, British Continental y Olley Air Services Ltd, entre otras. Aunque a más de un lector le parecerá obvio, debe quedar claro que era un avión terrestre típico y no un hidroavión como ha escrito algún aficionado a la historia. Montaba dos motores, los ya mencionados Gipsy Six de 200 CV (seis cilindros invertidos en línea) que en la operación diaria se habían acreditado como muy eficaces y, por lo tanto, ofrecían las garantías mínimas exigibles para realizar el vuelo a Canarias.²⁰ Con un tren de aterrizaje fijo carenado, desarrollaba una velocidad²¹ de crucero de 225 km/h a una altura de 3.000 metros. Tenía una autonomía ligeramente superior a las cuatro horas y unos gastos de explotación bastante bajos. La instrumentación²² para el vuelo se componía de altímetro, anemómetro, bastón y bola, giroscopio direccio-

17. La entrevista se titulaba «How I flew Franco to the Revolution» y se publicó también en la prensa australiana (*The Sun and Guardian*, 29 de noviembre) con otro título. Tiene la ventaja de poder descargarse de la red. Contiene las correspondientes fabulaciones y errores. Todas las referencias a Bebb en este capítulo se toman de la misma. <http://trove.nla.gov.au/newspaper/article/230904631?searchTerm=bebb%20general%20franco&searchLimits=sortBy=dateDesc&decade=193> Agradecemos a uno de nuestros lectores, que no desea ser identificado, que nos haya enviado una fotocopia del artículo en cuestión. No hemos logrado leer el original en el *News Chronicle*, pues parece no encontrarse en la red.

18. Lo cual favorece que un autor como Day, p. 70, acentuara sus contactos con gente que posteriormente ayudó a Franco. Debemos ya destacar que el protagonismo que se autoatribuyó Bolín es exagerado. El marqués de Luca de Tena, su jefe y propietario de ABC, hubo de ponerlo en su sitio. Viñas, 2012, pp. 30 y ss.

19. En forma de huso, es decir, que va adelgazándose hacia los extremos.

20. Arrarás dijo otra cosa: motores Gipsy y Major. Su operación de encubrimiento se manifiesta en numerosos detalles, aparentemente inocentes. No los mencionaremos todos.

21. Las velocidades de despegue, aproximación, pérdida y toma de tierra se verán al describir las posibles actuaciones del Dragon Rapide en el aeródromo de Tenerife.

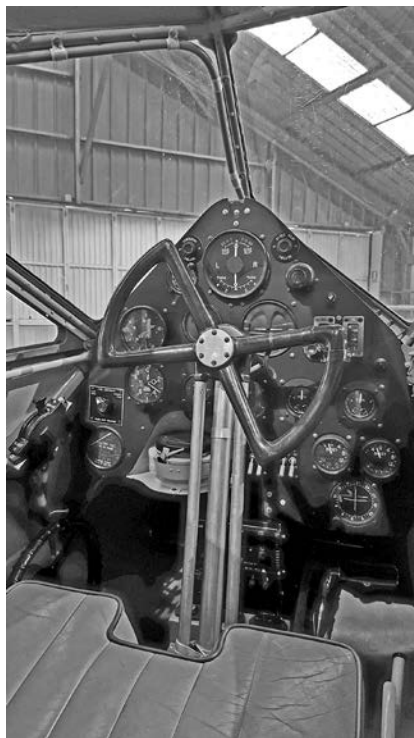
22. *Pilot's Notes y Manual de instrucción*.



El Dragon Rapide, en el que general Franco salió de Las Palmas el día 18 de julio de 1936, expuesto en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica (Madrid) desde el año 1973. (Foto Ministerio de Defensa, SHYCEA, Museo.)

nal, horizonte artificial y reloj. Carecía de un equipo mínimo para la navegación radioeléctrica. Tampoco disponía de un sistema antihielo ni de piloto automático. En cuanto a luces, tenía las reglamentarias de navegación, un faro en el morro de proyección horizontal y otro en el fuselaje inferior, por delante del asiento del piloto, para iluminar la zona de visión ciega que se creaba durante el rodaje.

El Dragon Rapide, matriculado G-ACYR, se entregó a la Olley en febrero de 1935 y, dado que en su versión básica salía de fábrica sin equipo de radio, esta instaló un receptor-transmisor Marconi AD-41/42 con antena fija, muy útil para las comunicaciones con las torres de control. Su certificado de aeronavegabilidad autorizaba a operar solo en condiciones de «vuelo visual» por lo que, en consecuencia, la única navegación posible era observada y a estima. Esto exigía que, de manera previa al vuelo y sobre un mapa adecuado, el piloto trazase la ruta y, teniendo en cuenta el viento y la velocidad del avión, calculara el paso por determinados puntos de fácil y segura identificación (ciudades, ríos, cruces de carretas y vías férreas, etc.). El tiempo del sobrevuelo real de estos puntos se contrastaba con el estimado para verificar la precisión de la navegación.



Cabina (*cockpit*) del Dragon Rapide, fielmente restaurada en la que se aprecia el escaso espacio en el que se desenvuelve el piloto. A este puesto se accede con cierta dificultad por la cabina de pasajeros. (Foto Fundación Infante de Orleans.)

Era, ante todo, un avión de fácil manejo, bien diseñado para ser tripulado por un único piloto, que gozaba de excelente visibilidad en vuelo y acceso directo desde su asiento a todos los mandos esenciales. Unido todo ello a la sencillez de su mantenimiento y equilibrado consumo, contribuía a una operación de bajo coste muy conveniente para la empresa aérea.

Por desgracia, no hay seguridad en cuanto a la versión²³ de cabina del G-ACYR, ya que en lo que de este avión se conserva en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Madrid no es posible comprobar el número de asientos ni su distribución porque el interior está vacío. Por ello, hemos tomado como referencia la descripción que de él se ha divulgado, es decir,

23. Aunque la versión básica de la cabina de pasajeros del Dragon Rapide era de seis plazas, a petición de algunos clientes se realizaron contadas versiones de ocho, así como de cuatro o dos asientos mejorados, con cama y lavabo, e incluso una versión especial para el transporte de heridos.

la que le atribuye «seis confortables plazas» y, posiblemente, un transportín. En cualquier caso, se accedía a la cabina de pasajeros por una puerta a la izquierda del fuselaje. A partir de la última fila de asientos y en la parte exterior derecha del mismo se ubicaba un pequeño compartimento de carga, de fácil acceso, para el transporte de una caja de herramientas, repuestos básicos, una rueda y algo de equipaje.

La ventilación de la cabina se obtenía por aire de impacto. Las tomas estaban situadas en el exterior, sobre el borde de ataque de cada plano superior, con su encastre en el fuselaje. El aire se conducía por sendos tubos a cada lado de la cabina, y los pasajeros podían regularlo a su conveniencia desde el asiento mediante un difusor. Lo que a simple vista aparentaban ser ventanillas eran, en realidad, tragaluces de 66 × 32 centímetros de cristal enterizo que, por diseño, eran imposibles de abrir. En los vuelos largos se embarcaba en la zona posterior de la cabina de pasajeros (el lavabo) un pequeño recipiente cubierto con tapadera con líquido aséptico en previsión de lo más básico, las aguas menores.

Aunque en vuelos cortos sobre terreno conocido la tripulación se limitaba a un piloto, la Olley Air Services, con buen criterio, incluyó en el vuelo a Canarias a un mecánico apellidado Bryers.²⁴ Ello suponía una garantía en el caso de avería *in itinere* y una importante ayuda para el piloto, al que relevaría de un buen número de tareas, como la carga de combustible y la purga, la comprobación del consumo de aceite de los motores, el estado de los neumáticos, la revisión exterior y un largo etcétera.

El Dragon Rapide fue también adquirido por distintos países para sus fuerzas aéreas. En enero de 1936, la Aviación Militar española disponía de tres ejemplares y la LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas) contaba con uno.²⁵ Es decir que, aunque el mercado aeronáutico ofrecía alternativas, los implicados en la trama de la rebelión que encargaron a De la Cierva contratar el avión acertaron al aceptar el aeroplano que, con las citadas limitaciones, sirvió perfectamente.

La Olley Air Services Ltd era una compañía dedicada a los vuelos de enlace sobre el canal de la Mancha y a otros con carácter regular, pero no

24. Otros autores le dan un nombre diferente. Bebb no lo mencionó en sus declaraciones de noviembre de 1936. El tema tiene alguna importancia porque se relaciona con ciertas vetas del viaje todavía oscurecidas.

25. Debemos destacar, porque es un aspecto poco conocido, que después de la guerra civil aviones DH-89 Dragon Rapide de Iberia aterrizaron y despegaron de forma regular de los aeródromos de Las Palmas (Gando) y Tenerife (Los Rodeos), los cuales se encontraban exactamente en las mismas condiciones operativas de 1936.



DH-89 Dragon Rapide, EC-AGO, entró en servicio en la LAPE mediado el año 1935. (Foto Ministerio de Defensa, AHEA 2-9140-01.)

tenía problema en operar como taxi aéreo o realizar cualquier otro vuelo a demanda (chárter) compatible con las posibilidades de su flota. Su propietario, Gordon Percy Olley, era un veterano de la RAF que había participado en la primera guerra mundial como mecánico y piloto y conseguido un total de diez victorias aéreas (tres derribos homologados). En la vida civil había trabajado como piloto en líneas aéreas (Handley Page Transport, Imperial Airways y KLM) hasta que, en 1934, creó su propia compañía.²⁶

El piloto del avión, Charles William Henry «Cecil» Bebb, se había formado en la RAF en régimen de lo que en España se conoce como piloto militar de complemento. Ni más, ni menos. No podía tener muchas horas de vuelo en un avión que llevaba tan poco tiempo en el mercado, pero demostró gran pericia y claridad de juicio. El trabajo que se le había encomendado lo realizó bien y, en momentos críticos, tomó las decisiones adecuadas.

26. Day, pp. 67 y ss., ha hecho un resumen de su trayectoria, pero desgraciadamente su obsesión por ver espías y conexiones de inteligencia por todas las esquinas hace que su trabajo deba tomarse con precaución. Ni que decir tiene que este periodista no sabe nada de España.