

Michael Alpert

LA GUERRA CIVIL EN EL AIRE

Alemanes, soviéticos e italianos
en los cielos de España

Traducción del inglés

Alejandro Pradera

la esfera  de los libros

ÍNDICE

<i>Prefacio</i>	9
<i>Mapas</i>	16
1. COMIENZA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA: UNA CATÁSTROFE QUE LLEVÓ A FRANCO AL PODER	19
2. DESTINO, ESPAÑA: LLEGAN LOS ALEMANES	49
3. LOS AVIONES DE LA ITALIA FASCISTA PROVOCAN UNA CRISIS INTERNACIONAL	83
4. FRANCIA ENVÍA AVIONES: EL DILEMA DE LÉON BLUM	113
5. LLEGAN LOS RUSOS	139
6. LA LEGIÓN CÓNDOR Y LA CAMPAÑA EN EL NORTE DE ESPAÑA	173
7. LA CAÍDA DE BILBAO Y EL FIN DE LA GUERRA EN EL NORTE DE ESPAÑA: LOS DOS BANDOS REORGANIZAN SUS FUERZAS AÉREAS	207
8. LA GUERRA CIVIL SE TRASLADA AL ESTE. ARAGÓN, BELCHITE, TERUEL: FRANCO PARTE EN DOS LA REPÚBLICA	239
9. LA BATALLA DEL EBRO: LOS EJÉRCITOS REPUBLICANOS SE RETIRAN A TRAVÉS DE CATALUÑA	267
10. CONCLUSIONES	289
<i>Notas</i>	309
<i>Bibliografía</i>	333

PREFACIO

El 22 de mayo de 1939, un contingente de varios miles de soldados de la Luftwaffe (Fuerza Aérea alemana) desfilaba por el aeródromo de la ciudad de León, al norte de España, ante el general Francisco Franco, el vencedor de la guerra civil que acababa de concluir hacía unas semanas, el 1 de abril. La República Española, una democracia parlamentaria, había sido derrotada en un baño de sangre, y su lugar lo ocupaba una dictadura represiva que iba a durar hasta la muerte de Franco, en noviembre de 1975.

La Alemania nazi de Adolf Hitler había ayudado a la causa de Franco al proporcionarle una fuerza aérea expedicionaria llamada la Legión Cóndor. En el desfile, mientras las bandas militares tocaban a todo volumen marchas alemanas y españolas, Franco, acompañado por los más importantes jefes sublevados, o «nacionales», como preferían ser llamados,¹ y los embajadores de Alemania y de la Italia fascista, que también había enviado una ingente cantidad de ayuda a Franco pronunciaron calurosos discursos de agradecimiento y despedida. El último comandante de la Legión Cóndor, el general Wolfram *Freiherr* (barón) von Richthofen, primo del famoso as de la aviación de la Primera Guerra Mundial, respondió en español remitiéndose al «común derramamiento de sangre, por el que la amistad germano-española se ha hecho más profunda y duradera», al tiempo que entregaba una colecta de un millón de pesetas para las familias de los pilotos españoles que habían perdido la vida en el bando de Franco.² Desde León, los 5.136 alemanes que aún seguían en España, de los 19.000 que en algún momento prestaron servicio allí, recorrieron 400 km por carretera hasta el puerto de Vigo, donde desfilaron con gallardía por la ciudad entre los vítores de los espectadores, y se tomaron una última copa de vino español antes de embarcar en los buques de la

organización oficial de recreo y ocio del régimen nazi, conocida como *Kraft durch Freude* (Fuerza a través de la alegría). Al zarpar con rumbo a su país el 25 de mayo, los alemanes se llevaron consigo los aviones más modernos de todos los que habían contribuido a conseguir la victoria para Franco: los cazas Messerschmitt Bf-109E, los bombarderos Heinkel-111 y los bombarderos en picado Junkers-87, aunque dejando en España la mayor parte de sus equipos más obsoletos, que pasaron a equipar a la Fuerza Aérea del país durante muchos años.

Cuando llegaron a Hamburgo fueron recibidos como héroes, y desde allí se trasladaron a la importante base de Döberitz, donde fueron reclutados por primera vez, en julio de 1936, para después volver a congregarse con motivo de un último desfile triunfal en Berlín, el 6 de junio de 1939, en el que participaron catorce mil hombres de la Legión Cóndor. Después, regresaron a sus antiguos puestos de la Luftwaffe y al resto de unidades donde fueron seleccionados para ayudar a Franco a salvar a España del «bolchevismo» que según la propaganda estaba a punto de aplastar a la España católica y tradicional, cuyos antiguos valores ahora iban a ser restablecidos por Franco y su heroico «Glorioso Movimiento Nacional».

La Guerra Civil española se libró por tierra y por mar, pero también en una época de gran interés por la guerra aérea y por el rápido desarrollo de los aviones de guerra. A finales de los años treinta, los biplanos armados con una sola ametralladora, hechos de madera y lona, no muy distintos de los aviones de la Primera Guerra Mundial, dieron el paso al Spitfire y al Hurricane británicos, fabricados íntegramente en metal y fuertemente armados, y al Messerschmitt Bf-109 alemán, que iban a librar la Batalla de Inglaterra en 1940. Puede que los biplanos fueran muy maniobrables, pero el monoplano tenía la ventaja de una mayor velocidad y de unas alas lo suficientemente consistentes como para portar más armas y más pesadas que el biplano, así como para soportar las velocidades muy superiores que proporcionaban unos motores más potentes. La Guerra Civil española empezó con los biplanos de finales de los años veinte que equipaban a la Aviación de Guerra española, y concluyó dos años y ocho meses después con aparatos de último modelo, suministrados y pilotados por aviadores alemanes e italianos al servicio de los «nacionales» de Franco, así como con aparatos soviéticos y pilotos rusos que

habían sido enviados a España para salvar a la República de una derrota inminente. Alemania, Italia y la Unión Soviética enviaron a los dos bandos beligerantes aviones de guerra Heinkel, Junkers, Dornier, Messerschmitt, Savoia-Marchetti, Fiat, Polikárpov y Túpolev. Se trataba de los bombarderos y cazas más avanzados de su época, cuyas siluetas iban a hacerse familiares durante la Segunda Guerra Mundial. En España se sometieron a prueba en lo que a menudo se ha calificado de ensayo general de una gran guerra europea. Las Fuerzas Aéreas alemana, italiana y soviética, estudiaron las experiencias de los pilotos y las prestaciones de los distintos aparatos, al tiempo que procuraban aprender lecciones de la guerra en España para poder aplicarlas en un futuro conflicto. Las vitales preguntas que se planteaban las Grandes Potencias a finales de los años treinta eran las siguientes: ¿en qué medida acertaba Stanley Baldwin, primer ministro británico, cuando en 1932 afirmó ante la Cámara de los Comunes que «el bombardero siempre logrará abrirse paso»?³ ¿Los países deberían recurrir a una mayor fuerza de bombarderos para destruir a sus enemigos, como en la película *Lo que vendrá** (1936), o era preciso desarrollar aviones de caza mejor armados, más maniobrables y más rápidos? ¿La Guerra Civil Española podría aportar respuestas fiables a esas preguntas?

Europa en 1936

En 1936, cuando estalló la Guerra Civil, Gran Bretaña y Francia, los principales vencedores europeos de la guerra de 1914-1918, tenían que vérselas con los problemas generados por la llegada al poder de Adolf Hitler y los nazis en Alemania.⁴ Hitler había sido investido canciller en enero de 1933. Había rechazado los términos del Tratado de Versalles (1919) que había puesto fin a la Primera Guerra Mundial. El Führer había restablecido el Estado Mayor alemán y la Fuerza Aérea, ahora denominada Luftwaffe, ambas cosas prohibidas por el Tratado. En junio de 1935, en virtud del Tratado Naval Anglo-Alemán, Gran Bretaña había reconocido el derecho de Alemania a crear una Armada de cierta entidad. En marzo de 1936,

* Basada en un relato breve de H. G. Wells, *Esquema de los tiempos futuros* (N. del T.).

Gran Bretaña y Francia habían consentido tácitamente la entrada de las tropas alemanas en la zona desmilitarizada de Renania.

En cuanto a la Italia fascista, en 1935-1936, Gran Bretaña y Francia no tuvieron más remedio que aceptar la conquista de Abisinia por parte del dictador Benito Mussolini y el establecimiento de un régimen colonial en la región. En julio de 1936, al tiempo que comenzaba la Guerra Civil española, se levantaban las últimas sanciones que la Sociedad de Naciones le había impuesto a Italia por su guerra de agresión. Italia y Alemania estaban gastando una gran cantidad de dinero en armamento, mientras que los esfuerzos diplomáticos de Gran Bretaña y Francia estaban dirigidos a evitar, casi a cualquier precio, otra gran guerra Europea.

Por su parte, la URSS estaba empezando a salir de su estatus de paria internacional, después de que la Revolución Rusa colectivizara la propiedad privada y asesinara a la familia real. Occidente tenía un miedo profundo y generalizado a la subversión comunista, mientras que la retórica de Hitler era constantemente antisoviética y amenazadora. Por consiguiente, en agosto de 1935, Moscú había anunciado una nueva política. Daba marcha atrás en sus aspiraciones a la revolución mundial y a partir de aquel momento daba instrucciones a los partidos comunistas para que colaboraran en los «Frentes Populares», es decir en alianzas electorales con todas las fuerzas políticas, incluso las conservadoras, siempre y cuando reconocieran el peligro que suponían los nazis y los fascistas, cuyos poderosos movimientos amenazaban con derrocar los regímenes liberales y parlamentarios. En Francia, donde ese tipo de movimientos extremistas suponían una grave amenaza, la alianza del Frente Popular ganó las elecciones de junio de 1936. En julio, cuando estalló la Guerra Civil española, Francia estaba gobernada por el socialista Léon Blum, pero el año anterior Gran Bretaña había votado a favor de una abrumadora mayoría del Partido Conservador en el Parlamento, con Stanley Baldwin como primer ministro. La postura de Blum respecto a España iba a verse debilitada por la insistencia francesa en no desmarcarse de la política británica. Mientras que Blum quería apoyar a la República Española, Baldwin se esforzaba por mantener completamente neutral a Gran Bretaña.

En cuanto a España, era un país atrasado, que había sido neutral en la Primera Guerra Mundial. Contaba muy poco en la política europea. Las experiencias de España en la guerra se limitaban a su gradual represión o

«pacificación» de las tribus rebeldes en la zona del Protectorado de Marruecos asignada a España en virtud del Tratado de Fez de 1912. Si bien la Fuerza Aérea española había desempeñado un importante papel a la hora de llevar suministros a los remotos puestos del desierto, y había realizado bombardeos aéreos masivos contra las aldeas, los zocos, el suministro de agua y el ganado, sobre todo con gas mostaza, y había desarrollado su técnica de disparo, dirección y bombardeo durante por lo menos seis años,⁵ nunca había tenido que combatir a un enemigo en el aire, ni había desarrollado las técnicas de la guerra aérea moderna.

Los avances políticos, económicos y sociales en España habían tardado en llegar. Sin embargo, el país había experimentado una revolución pacífica cuando el rey Alfonso XIII abdicó el 14 de abril de 1931 en favor de una República con ideales progresistas. Desde entonces se habían puesto en marcha amplias reformas, aunque no con demasiado éxito, en la propiedad de la tierra, la separación de Iglesia y Estado, y el papel y la estructura del Ejército. Sin embargo, la hostilidad de los sectores conservadores y tradicionales a los cambios progresistas había sido muy marcada, y ello había dado lugar a dos años, entre noviembre de 1933 y febrero de 1936, de reacción e *impasse* en las reformas. En febrero de 1936, un Frente Popular modificado había ganado las elecciones generales por un estrecho margen sobre una opinión conservadora alarmada por la aparente fuerza de las tres grandes organizaciones españolas de la clase obrera: la anarcosindicalista Confederación Nacional del Trabajo (CNT), la socialista Unión General de Trabajadores (UGT), y su partido político, el Partido Socialista Obrero Español (PSOE). A juicio de los conservadores, las organizaciones obreras parecían estar tramando una revolución con la ayuda de los partidos políticos progresistas.

Tradicionalmente, en España, el Ejército, donde habían empezado su carrera los oficiales de la Fuerza Aérea, solía organizar golpes de Estado para derrocar sus propios Gobiernos. La República de 1931 había estado precedida por la dictadura del general Miguel Primo de Rivera. En 1932, un grupo de oficiales del Ejército había intentado dar un golpe de Estado, mientras que desde la victoria del Frente Popular en febrero de 1936, los oficiales de muchos cuarteles de toda España habían empezado a planear la declaración de la ley marcial, el derrocamiento del Gobierno para sustituirlo o bien por un régimen republicano autoritario o por una

monarquía restaurada. Un puñado de oficiales eran miembros o simpatizantes de Falange Española, un partido fascista pequeño pero violento.

La sublevación del Ejército que dio lugar a la Guerra Civil española comenzó por la tarde del viernes 17 de julio de 1936 en Tetuán, capital del Protectorado Español de Marruecos, y al cabo de treinta y seis horas había triunfado allí, tras aplastar toda resistencia. El sábado 18 de julio, Franco, capitán general de Canarias, proclamó la ley marcial como prolegómeno para el «Glorioso Alzamiento Nacional» y llamó por radio a todas las guarniciones de España para que se alzaran en armas. Y así lo hicieron muchas de ellas. Sin embargo, en Barcelona, los sublevados fueron derrotados el domingo 19 de julio. Fueron aplastados en Madrid el lunes 20 de julio, así como en muchas otras localidades y ciudades del centro, el sur y el este de España, en Cataluña, en el País Vasco, y en una cornisa a lo largo de la costa septentrional de España, desde la frontera francesa, pasando por el País Vasco y las provincias de Santander y Asturias, hasta Oviedo. Sin embargo, los sublevados tuvieron éxito en grandes zonas del oeste y el norte de España, y en algunas ciudades grandes y medianas, como por ejemplo Zaragoza, Sevilla, Córdoba y Granada, y lograron tomar algunos puertos del sur, como Cádiz y Algeciras. Así pues, el éxito de la sublevación en algunas partes del país, a diferencia de la no sublevación o del fracaso de la insurrección de algunos cuarteles de otras zonas, a menudo encabezados por oficiales leales a la República, sumados a la feroz resistencia de los partidos políticos de la izquierda y el centro en las grandes ciudades, junto con los grupos de obreros, implicaba que España se enfrentaba a una guerra civil.⁶

Las únicas obras generales sobre la Guerra Civil española en el aire son *La guerra de España desde el aire* (Esplugues de Llobregat, 1969), del general Jesús Salas Larrazábal, y su colosal *Guerra Aérea 36/9* (Madrid, 1998). La primera trata casi únicamente sobre las operaciones de los cazas,⁷ pero a menudo resulta difícil de manejar debido a su mareante acumulación de detalles, algo que también es característico del libro posterior de Salas Larrazábal. No obstante, la segunda es de gran valor por su gran nivel de detalle. En inglés, *Aircraft of the Spanish Civil War*, de Gerald Howson (Putnam, 1990) es básicamente una lista exhaustiva de los aviones y de sus operaciones, pero no organizadas cronológicamente. Este libro, aunque pone el énfasis en la contribución de Alemania a la victoria de

Franco, describe y analiza en orden cronológico y en profundidad la intervención de la aviación alemana, italiana y soviética en el conflicto español, así como el suministro de aviones en general y el papel de numerosos aviadores voluntarios y mercenarios, al tiempo que intenta explicar el resultado de la guerra, su importancia para la Segunda Guerra Mundial, y las posibles lecciones aprendidas.



Franco se hace con el control de España, 1936-1939.

COMIENZA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA: UNA CATÁSTROFE QUE LLEVÓ A FRANCO AL PODER

Determinados combates, con resultados dispares, que se produjeron justo al principio de la Guerra Civil tuvieron una gran influencia en su desenlace final. Facilitaron el ascenso meteórico del general Francisco Franco, que había sido una figura menor en la planificación de la sedición que dio lugar a la guerra, y en última instancia a su dictadura, que duró hasta la muerte del general, en noviembre de 1975, casi cuarenta años después de que declarara la sublevación militar el 18 de julio de 1936.

El general José Sanjurjo, conocido como «el León del Rif» por sus triunfos militares durante la pacificación del Protectorado Español de Marruecos en los años veinte, iba a ser el líder de la sublevación planeada para julio de 1936. En agosto de 1932, Sanjurjo había encabezado un golpe de Estado contra la reformadora República Española, instituida el 14 de abril de 1931, después de que el rey Alfonso XIII abandonara el trono. Sanjurjo era una figura destacada del Ejército, tanto entre quienes aspiraban a una restauración de Alfonso XIII como entre los carlistas (o tradicionalistas). Estos apoyaban las reivindicaciones de un pretendiente en un litigio dinástico que se remontaba al siglo XIX. En 1936, los carlistas seguían constituyendo una importante fuerza, que posteriormente iba a ser de gran ayuda militar para la sublevación de julio de 1936 y la subsiguiente Guerra Civil.

El golpe de Estado de Sanjurjo en 1932, que carecía del apoyo de la mayoría de los jefes y generales del Ejército, fracasó. Tras huir en dirección a Portugal, el general se rindió en la frontera. Se le formó un consejo de guerra y fue condenado a muerte por rebelión militar, pero el presidente del Gobierno, Manuel Azaña, tal vez pensando en las ejecuciones de los oficiales del Ejército que habían organizado un golpe de Estado republi-

cano frustrado en 1930 y habían alcanzado el estatus de mártires, le conmutó la pena de muerte a Sanjurjo por cadena perpetua. Sin embargo, al haber sido expulsado del Ejército, el distinguido general tenía que cumplir su condena en un penal civil en vez de en las condiciones menos vergonzantes de una prisión militar reservada para oficiales. Sanjurjo tenía que vestirse con el mono de los presos y vivir entre ladrones y asesinos, lo que le rodeó de un halo de martirio a ojos de muchos. Tras la victoria de los partidos de derechas en las elecciones de noviembre de 1933, el Gobierno indultó a Sanjurjo en abril del año siguiente, y el general se exilió en el *Estado Novo* de Portugal, conservador y no democrático, presidido por António de Oliveira Salazar.

En las elecciones generales españolas del 18 de febrero de 1936, la victoria de una alianza de partidos de centro y de izquierdas, una pálida imitación del Frente Popular que se impondría en Francia en mayo y en junio de ese mismo año, indujo a muchos grupos, entre ellos a una parte de los oficiales de las Fuerzas Armadas, al joven movimiento Falange, de corte fascista, y a un amplio espectro de conservadores y monárquicos, a empezar a planear seriamente la insurrección que muchos de ellos ya venían considerando desde la instauración de la República en 1931. El asesinato en Madrid, durante la tórrida noche del 12 al 13 de julio de 1936, de José Calvo Sotelo, líder del derechista Frente Nacional, perpetrado por agentes izquierdistas de la policía armada en represalia por el asesinato de un grupo de oficiales izquierdistas que habían estado asesinando a los grupos de clase obrera sobre cómo defenderse contra la temida sublevación militar, actuó como mecha de la declaración de la ley marcial por parte de los cuarteles del Ejército de casi toda España.

El plan consistía en que el general Sanjurjo regresara en avión desde su exilio en Portugal hasta el cuartel general de la región militar de Burgos, la zona más conservadora de Castilla la Vieja. Desde allí, como un mascarón de proa unificador, Sanjurjo debía encabezar la sublevación militar que pretendía marchar sobre Madrid, derrocar el Gobierno del Frente Popular de la República, y sustituirlo por un régimen autoritario de derechas.

El domingo 19 de julio, desde su puesto de mando en Pamplona, capital de Navarra, el general Emilio Mola, que había planificado los detalles de la sublevación, envió a Lisboa un biplano De Havilland Puss

Moth, uno de los tres aviones biplazas ligeros de recreo y turismo recientemente adquiridos por unos clientes españoles. El comandante Juan Antonio Ansaldo, un monárquico ardiente y un aviador experimentado, debía recoger a Sanjurjo en su exilio portugués y trasladarlo hasta Burgos, donde, dado que el pequeño biplano no disponía de radio, unas sábanas blancas extendidas en el recinto del aeródromo le indicarían que la guarnición había logrado imponer la ley marcial.

El Gobierno portugués, temiendo que la vecina España protestara por el hecho de que Ansaldo planeaba despegar desde un aeródromo militar llevando a bordo al general exiliado y poco de fiar, le ordenó al piloto que recogiera a Sanjurjo en una pista de aterrizaje más pequeña, que en realidad era un hipódromo, en la localidad de Marinha, en la costa meridional de Portugal, a fin de que Lisboa pudiera declarar oficialmente que no estaba al corriente de la marcha del general con rumbo a España. Ello iba a tener unas consecuencias catastróficas para Sanjurjo, pero para Franco iba a suponer un gran paso que iba a auparle un poco más al poder.

Al día siguiente, lunes 20 de julio de 1936, la dirección del viento en Marinha obligaba a Ansaldo a despegar en dirección a un pinar. El general Sanjurjo insistió en cargar a bordo del Puss Moth un baúl que contenía el uniforme de gala que esperaba ponerse cuando fuera proclamado Salvador de España. «Necesito ir vestido con la ropa adecuada como nuevo caudillo de España», afirmaba Sanjurjo, o por lo menos así lo contaba Ansaldo en sus memorias.¹ Posteriormente, Franco iba a utilizar ese título medieval español, equivalente al «duce» italiano, al «Führer» alemán y, en la lejana Inglaterra, al grotesco «Leader», título por el que se conocía al jefe del movimiento fascista británico, Oswald Mosley. Entonces se pensó que fue precisamente el peso del equipaje de Sanjurjo lo que causó el desastre que le costó la vida, aunque no impidió despegar al Puss Moth.

Ansaldo, nervioso pero al mismo tiempo recordando los muchos despegues arriesgados que había logrado realizar con éxito, rodó hasta un extremo de la pista, viró, revolucionó al máximo el motor, y se lanzó a toda velocidad sobre lo que posteriormente recordaba como un terreno lleno de baches. A una velocidad 16 km/h mayor de lo normal, para asegurarse de que iba a ser capaz de superar los árboles, el piloto sintió un fuerte golpe. Despegó, pero el avión vibraba intensamente. Ansaldo creyó

que tenía la hélice dañada. Buscando urgentemente un lugar donde aterrizar antes de que la hélice se hiciera añicos, no logró esquivar un muro de piedra. El avión, con los depósitos llenos de combustible, estalló como una bola de fuego. Ansaldo, con el mono en llamas, logró abrir la puerta y saltar al exterior, mientras que el general, con el cráneo fracturado y probablemente ya muerto, fue engullido por el incendio. Más tarde circularon rumores infundados de que Franco había organizado el sabotaje del Puss Moth. Es improbable, porque Franco, del que hay que reconocer que era un hombre artero, era bastante menos veterano que los demás cabecillas de la sublevación, y ni siquiera figuraba entre los candidatos a convertirse, como ocurrió después, en generalísimo, en presidente del Gobierno del bando «nacional» y en Jefe del Estado.

Un vuelo sin novedad para Franco

Los generales de división eran los oficiales de máximo rango en el Ejército español,* pero Francisco Franco era casi el de menor antigüedad. Era general con mando en Canarias, un lugar que para el Gobierno español estaba lo bastante alejado de la Península como para impedir que Franco participara en un golpe militar, a pesar de la desconfianza que suscitaba su pasado monárquico. Su papel en la sublevación debía consistir en encabezar una insurrección militar en el Protectorado Español de Marruecos, donde había prestado servicio con distinción en las guerras del Rif de los años veinte, y donde había alcanzado el grado de general de brigada a la muy temprana edad de 34 años. Ejercía una enorme influencia en el cuerpo de oficiales, pues había sido director de la Academia Militar General, y fue jefe de Estado Mayor durante la represión militar de una insurrección izquierdista en los distritos mineros de Asturias en octubre de 1934.² Así pues, resultaba crucial trasladar a Franco desde su cuartel general en Canarias hasta Tetuán, capital del Protectorado, donde debía asumir el mando de las tropas profesionales moras, denominadas Regulares, y de

* La República había suprimido el empleo de teniente general, tradicionalmente el grado más alto del generalato, que fue restablecido después de la Guerra Civil (*N. del T.*).

la Legión, una fuerza de corte colonial, disciplinada, bien entrenada y brutal, creada a imitación de la Legión Extranjera francesa, pero de composición mayoritariamente española.

Llevar a Franco de incógnito desde Canarias hasta Marruecos exigía rapidez y sigilo. El viaje requería un avión que pudiera recorrer rápidamente la distancia de 1.400 km, y con el mínimo número de paradas para repostar. Los conspiradores no disponían de ningún avión privado de esas características en España, de modo que acordaron alquilar un avión de pasajeros de varias plazas y de último modelo. Se trataba de un De Havilland Dragon Rapide DH-89A, propiedad de la empresa Olley Air Service, sita en el Aeropuerto de Croydon, al sur de Londres. El avión, uno de los mejores aparatos con motor de pistones construido hasta entonces, podía acoger a entre seis y ocho pasajeros, dependiendo de la carga de combustible. Tenía un radio de acción de casi 930 km, y por consiguiente podía llegar a Tetuán desde Canarias con tan solo una o dos escalas.

El avión fue alquilado por Luis Bolín, corresponsal en Londres del periódico monárquico español *ABC*. El dinero para pagarlo fue aportado por el multimillonario Juan March a través de un banco de Londres. El piloto del Dragon Rapide, que despegó de Londres a las 7.15 de la mañana del sábado 11 de julio, era el capitán Cecil Bebb, que posteriormente afirmó (en un documental producido por la cadena británica Granada Television en 1983) que él pensaba que su avión iba a liberar a un caudillo del Rif de su exilio en Canarias y a llevarle de vuelta a Marruecos. Se trata de un extraordinario indicador de la actitud de pilotos como el capitán Olley, director de Olley Air Services, y Bebb, que aparentemente no eran conscientes de que podrían haber causado un grave incidente internacional al interferir en los asuntos internos de otro país. El vuelo simulaba ser una excursión turística a Canarias, y llevaba a bordo además de al piloto, al operador de radio y al ingeniero de vuelo, a dos atractivas jóvenes, como tapadera en caso de que los espías del Gobierno español estuvieran vigilando a su compañero de viaje, Bolín, que tres años antes había publicado en Gran Bretaña un libro donde atacaba a la República Española.³ Sin embargo, el viajero más fascinante era el padre de una de las jóvenes. Se trataba del comandante Hugh Pollard, que había trabajado en los servicios de inteligencia del Ministerio de la Guerra británico, y tenía experiencia en los disturbios republicanos en Irlanda y en las revo-

luciones en México. Su presencia en el avión fue propuesta por Douglas Jerrold, que había prestado servicio en los servicios de inteligencia británicos, y que ahora era un editor de derechas y coautor del libro que escribió Bolín contra la República Española.⁴ La presencia de Pollard en aquel vuelo sugiere que el MI6 o una organización similar podría haber estado al corriente de la misión de llevar a Franco a Marruecos.

El viaje había sido cuidadosamente preparado. Tras hacer escala en Burdeos, Biarritz, Oporto, Lisboa, Casablanca y el Sahara Español, el *Dragon Rapide* llegó al aeródromo de Gando, en Gran Canaria, el 14 de julio. Franco lo organizó todo para marcharse de su cuartel general en Tenerife y viajar a Gran Canaria para asistir al entierro del comandante de la plaza, el general Balmes, que se había pegado un tiro accidentalmente al limpiar su revólver. Algunos historiadores sospechan que Balmes fue convenientemente asesinado a fin de brindarle a Franco una excusa para solicitar permiso a Madrid para abandonar su puesto, y viajar en el barco nocturno, a Gran Canaria, adonde llegó a primera hora de la mañana del viernes 17 de julio para asistir al entierro.⁵

Estaba programado que el alzamiento de Marruecos empezara al día siguiente. A las 5 de la madrugada del sábado 18 de julio, Franco firmó la declaración del estado de guerra y se encaminó al aeródromo de Gando, de donde despegó Bebb con su pasajero a las 14 horas para volar hasta Marruecos. Tras aterrizar en Agadir para repostar, prosiguieron hasta Casablanca, donde hicieron noche. A la mañana siguiente Bebb despegó con rumbo a Tetuán. Franco le pidió a Bebb que volara en círculo a baja altura sobre el aeródromo militar de Sania Ramel; de esa forma reconoció a algunos oficiales que conocía, lo que le convenció de que la sublevación había sido un éxito. Tras depositar a su pasajero, Bebb llevó el *Dragon Rapide* hasta Lisboa, donde Bolín se entrevistó con el general Sanjurjo antes de su fatídico accidente el lunes 20 de julio. Desde allí volaron hasta Marsella. El *Dragon Rapide* regresó a Croydon, mientras que Bolín prosiguió hasta Roma donde tenía instrucciones de pedir el apoyo del Gobierno italiano a la insurrección militar española.

Aquel avión británico, con matrícula G-ACVR, había desempeñado un papel insustituible a la hora de asegurar el ascenso de Franco al poder. Siguió volando hasta 1953. En los años sesenta el avión fue restaurado y donado al Gobierno español, que lo exhibió en el Museo del Aire.⁶ Cecil

Bebb, que había iniciado su carrera de aviador en 1921, con 16 años, como aprendiz de la Real Fuerza Aérea británica (RAF), y había llegado a ser sargento piloto, posteriormente fue director de operaciones de British United Airways, y tuvo una distinguida carrera en la aviación británica.

El vuelo de dos generales españoles que acabaron ante el pelotón de fusilamiento

El general Manuel Goded, de la Inspección del Ejército español, y un hombre muy respetado por sus cualidades intelectuales, estaba vinculado a la Unión Militar Española, la asociación más reaccionaria de oficiales del Ejército. Conforme a los planes de la insurrección, la misión de Goded, que a la sazón era capitán general de Baleares, consistía en volar de Mallorca a Barcelona, y llegar en torno al mediodía del domingo 19 de julio, a fin de ponerse al mando de la sublevación entre los numerosos regimientos acuartelados en la ciudad. Por orden de Goded, cinco hidroaviones de tipo hidrocanoa* Savoia-Marchetti S-62 de la Fuerza Aérea española llegaron a Mallorca aquella mañana procedentes de su base de Menorca. Uno de los pilotos, al darse cuenta de que estaba participando en una insurrección, voló de vuelta a Menorca, una isla que iba a permanecer en manos republicanas durante toda la guerra. Sobre el mediodía, los cuatro aparatos restantes, que llevaban a bordo a Goded, a otros dos oficiales y al hijo de Goded, sobrevolaban la base de hidroaviones de la gran ciudad de Barcelona. Se alarmaron al no ver la cruz blanca que debía indicar que la insurrección había triunfado. La Generalitat de Catalunya (Gobierno regional catalán) seguía al mando a pesar de que los regimientos del Ejército habían salido a la calle. Goded no lo tenía fácil. Le hizo una seña a su piloto para que aterrizara, pero mientras le llevaban desde la base de hidroaviones hacia el cuartel general del Ejército, el coche fue tiroteado. Conforme pasaban las horas de aquella calurosa tarde de julio, iba quedando claro que los sublevados no habían logrado ninguno de sus objetivos. El alzamiento militar había fracasado gracias a la acción concer-

* El tipo de hidroavión más pesado cuyo fuselaje reposa en el agua, a diferencia del tipo más ligero, que flota sobre un tren de patines (*N. del T.*).

tada de la clase obrera barcelonesa y de su inmenso sindicato anarcosindicalista, la CNT, y también gracias a la lealtad de la Guardia Civil, un cuerpo policial militarizado, y de la base aérea de El Prat, que hoy es el aeropuerto civil de Barcelona. A la hora del crepúsculo, el general Goded comunicaba por radio su rendición a sus partidarios: «La suerte me ha sido adversa y he caído prisionero; si queréis evitar que continúe el derramamiento de sangre, quedáis desligados del compromiso que teníais conmigo». ⁷ Al cabo de unos días Goded fue condenado a muerte por un consejo de guerra y ejecutado por rebelión militar.

El general Miguel Núñez del Prado, comandante del Ejército del Aire, también murió ante el pelotón de fusilamiento por el delito de rebelión militar, pero en su caso fue a manos de los sublevados. El alzamiento militar del 18 de julio de 1936 consistió en la declaración del estado de guerra por parte de muchos cuarteles de toda España, lo que ponía a sus correspondientes zonas bajo la ley marcial. Eso era anticonstitucional, ya que el estado de guerra solo podían declararlo las autoridades civiles. Sin embargo, el Ejército se consideraba obligado por los artículos de la Ley Constitutiva del Ejército del 29 de noviembre de 1878, cuyo artículo 2 exigía al Ejército defender a España no solo contra los enemigos externos sino también contra los internos. La justificación de la declaración unilateral del estado de guerra, que otorgaba todo el poder a los militares, era que el Gobierno ya no era capaz de, o no estaba dispuesto a, cumplir sus obligaciones de mantener la ley y el orden. Esa fue la visión oficial a lo largo de todos los años del franquismo. ⁸

Núñez de Prado había recibido las más altas condecoraciones, y había ascendido rápidamente por su valor en las guerras de los años veinte en el Protectorado Español de Marruecos. Siendo ya coronel del Ejército, se licenció como piloto y observador entre 1923 y 1924. Tras ascender a general de división, el rango más alto en la Segunda República, Núñez de Prado fue nombrado jefe de la Fuerza Aérea y director general de Aeronáutica el 12 de enero de 1936. Y desde allí, Núñez de Prado intentó asegurarse de que los oficiales leales a la República ocuparan los cargos más sensibles. La tarde del viernes 17 de julio, cuando estalló la sublevación, Núñez de Prado se aseguró primero de la lealtad de los oficiales al mando de los aeródromos de Barajas, Cuatro Vientos y Getafe, todos próximos a Madrid. Después recibió la orden de volar a Marruecos y

aplastar la rebelión allí, pero llegó la noticia de que el aeródromo de Tetuán ya había sido tomado por los sublevados. Por consiguiente, le encomendaron otra misión. Debía volar a Zaragoza, a 300 km al noreste de Madrid, para convencer al general al mando en la región, Miguel Cabanellas, que era un conocido republicano y masón, lo que en España es indicio de una persona con simpatías progresistas, de que no se uniera a la sublevación. En Getafe, al sur de la capital, Núñez de Prado subió a un avión De Havilland DH-89 de las Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) junto con su secretario militar, su edecán, el piloto y un mecánico. Tras aterrizar en Zaragoza en torno a las 3 de la tarde, el general fue conducido hasta el cuartel general de la ciudad para entrevistarse con Cabanellas, su antiguo compañero de armas en Marruecos. Núñez de Prado se había adentrado valientemente en la guarida del lobo. En seguida se dio cuenta de que los oficiales de mayor rango se mostraban hostiles y de que Cabanellas, con una barba blanca que hacía que pareciera mucho mayor de lo que era realmente, era un mero mascarón de proa. La suerte que corrió el general Miguel Núñez de Prado siempre ha sido un misterio, pero se sabe que fue trasladado a una cárcel de Pamplona, y probablemente fue «puesto en libertad», es decir que cayó en manos de algún grupo extremista y, con toda probabilidad, fue asesinado.⁹

El último rival potencial de Franco muere en un accidente aéreo

El general de brigada Emilio Mola Vidal, destinado en Pamplona, y «director» y cerebro de la insurrección del 18 de julio de 1936, era el único posible rival que le quedaba a Franco, que fue nombrado generalísimo y jefe del Estado a finales de septiembre de 1936. En la primavera siguiente, Mola estaba comandando con éxito la ofensiva contra el País Vasco y su capital, Bilbao, después de que fracasaran los numerosos ataques de Franco contra Madrid. El 3 de junio de 1937, Mola volaba de Vitoria a Burgos en uno de los tres aviones de transporte monoplano de ala baja Airspeed Envoy, de fabricación británica, adquiridos antes de la guerra. En 1936, un desertor se lo había llevado de Madrid a Pamplona.¹⁰ El avión en el que viajaba Mola se estrelló contra una ladera. Du-

rante años circuló el rumor de que había sido saboteado para beneficiar a Franco.

Así pues, el general Sanjurjo, jefe de la sublevación, y dos potenciales rivales de Franco, los generales Goded y Mola, murieron durante un vuelo o inmediatamente después, mientras que Franco logró volar con éxito para ponerse al mando justamente de la parte del Ejército español que era más eficaz, que estaba mejor entrenada, y que estaba a las órdenes de unos mandos implacables.

La Fuerza Aérea española al comienzo de la Guerra Civil

Entre las Fuerzas Armadas españolas, la Armada ha sido tradicionalmente la más conservadora. En julio de 1936, estaban planeadas sendas sublevaciones de los oficiales de la Armada de dos importantes bases navales españolas. Los oficiales sublevados habían logrado imponerse en El Ferrol, en la costa noroccidental, pero habían fracasado en Cartagena, en la punta suroriental de España. Los oficiales de la Armada habían acordado no entorpecer el traslado de tropas franquistas desde Marruecos hasta la Península. Dado que eso fue exactamente lo que les ordenó hacer el ministro de Marina (y más tarde brevemente presidente del Gobierno), José Giral, que había ordenado a la flota zarpar de El Ferrol y Cartagena e imponer un bloqueo en la costa de Marruecos, a todos los efectos los oficiales de los barcos se habían amotinado.¹¹

Muchos capitanes, comandantes y tenientes coroneles de las distintas guarniciones, ampliamente repartidas por toda la Península, Baleares y Canarias, así como en el Protectorado de Marruecos, arrestaron a sus propios superiores y fueron los que decidieron si sus unidades permanecían fieles a la República o si se pronunciaban contra ella. Al mismo tiempo, en la Fuerza Aérea, los acontecimientos en las distintas bases y los distintos aeródromos también dependieron en gran parte de los pilotos y demás personal.

Si bien la aviación militar había comenzado muy pronto en España, pues en 1913 se había utilizado para lanzar bombas manualmente contra las tribus levantiscas de Marruecos, la Fuerza Aérea española nunca había combatido en una guerra europea. Así pues, la Guerra Civil de 1936-

1939 era el primer conflicto en que los aviadores españoles se batían en duelo contra unos aviones pilotados por otros españoles, y también por aviadores alemanes, italianos y rusos. A pesar de todo, los aviadores españoles tenían un lugar de honor entre los pioneros de los vuelos de larga distancia. El *Plus Ultra*, un hidroavión pesado Dornier Wal, llevó a cabo el primero de aquellos largos vuelos españoles. Tras despegar de Palos de la Frontera, en la costa sur de España, el 22 de enero de 1926, su tripulación, encabezada por el comandante Ramón Franco, hermano menor del futuro general y dictador español, aterrizó en Buenos Aires el 10 de febrero, tras recorrer 10.300 km en poco menos de 60 horas a una velocidad media de 170 km/h. Poco después, Eduardo González Gallarza, que concluiría su carrera como ministro del Aire del Gobierno de Franco, se puso al mando de tres biplanos Bréguet XIX en un vuelo de Madrid a Manila, capital de Filipinas, que despegó el 5 de abril de 1926. Los tres aviones realizaron el trayecto en 39 días. En vuelos posteriores se abrió la ruta desde España hasta Fernando Poo (Bioko), una posesión española en el Golfo de Guinea, mientras que dos pilotos españoles volaron hasta Brasil sin escalas.

La mayoría de los oficiales de la Fuerza Aérea española eran indiferentes a la política, pero a pesar de todo existía una cierta tradición progresista entre una minoría de aviadores, para los que su profesión era algo verdaderamente moderno. Fue algo que quedó en evidencia en enero de 1929, al final de la dictadura del general Miguel Primo de Rivera, y durante los dos años poco concluyentes que culminaron con la declaración de la Segunda República el 14 de abril de 1931. La mayor parte de los oficiales del Aire no eran más que vagamente progresistas; unos pocos eran claramente de derechas, pero un puñado, en su mayoría destinados en la base de Cuatro Vientos, al sur de Madrid, cultivaban ideas avanzadas, aunque tenían escasas posibilidades de influir en la mayoría de sus camaradas, y, a pesar de que llegaron a ocupar los más altos cargos en el Gobierno republicano de 1931, no lograron participar en la política en general.¹²

Entre los oficiales que tramaron el derrocamiento del Gobierno del general Dámaso Berenguer, que vino a continuación de la caída de Primo de Rivera, había numerosos altos oficiales de la Fuerza Aérea, entre ellos el general Miguel Núñez de Prado, que fue ajusticiado por los sublevados, el teniente coronel Luis Riaño y los comandantes Ramón

Franco (que, a diferencia de los demás, posteriormente se unió a su hermano en la sublevación contra la República), Ángel Pastor, Ignacio Hidalgo de Cisneros, Antonio Camacho y Felipe Díaz Sandino. Su acto de insurrección, el 15 de diciembre de 1930, consistió en despegar del aeródromo de Cuatro Vientos para arrojar octavillas sobre la capital. Ramón Franco desistió de lanzar bombas contra el Palacio Real porque la vecina plaza de Oriente estaba abarrotada de civiles y de niños jugando. Los oficiales revolucionarios regresaron a Cuatro Vientos y subieron a bordo de otro avión en el que huyeron para pedir asilo en Portugal, desde donde viajaron a Bruselas, y más tarde a París, para reunirse con los supervivientes de aquella sublevación republicana, mal planeada y descoordinada. A partir de ahí, esperaron en la capital francesa, junto con otros militares y políticos antimonárquicos, a que cayera el régimen español y que, tal y como ellos esperaban, Alfonso XIII abdicara y se proclamara la República. Cuando se instauró la República, los oficiales revolucionarios regresaron a Madrid, siendo recibidos por una multitud entusiasta en la Estación del Norte.

Aunque la Fuerza Aérea se había expandido apreciablemente durante las guerras del Rif en los años veinte, la lamentable situación económica de España no había permitido grandes avances desde entonces. Como afirmó el 10 de marzo de 1932 Manuel Azaña, presidente del Gobierno y ministro de la Guerra de la República Española entre 1931 y 1933 durante un debate presupuestario:

Por otra parte, sin aviación militar estamos en absoluta indefensión, porque las otras naciones con quienes España pudiera estar en conflicto tienen poderosa aviación militar. [...] España, en este particular, está poco más que en mantillas.¹³

A pesar de todo, en una época en que pocos países habían creado una fuerza aérea independiente del Ejército de Tierra, Azaña creó el Cuerpo de Aviación. El 5 de abril de 1933 fundó la Dirección General de Aeronáutica, que dependía directamente de Presidencia de Gobierno, un organismo global que incluía la aviación militar, naval y civil, probablemente con la intención de centralizar la cuestión del aire y arrebatarla a las manos incompetentes u hostiles de otros ministerios, ya que los militares

españoles, al igual que los oficiales de muchos otros Ejércitos, tendían a oponerse a la idea de una fuerza aérea independiente y a considerar la aviación como mera auxiliar para el papel del Ejército de Tierra.

Aquellos cambios eran visionarios, pero aún carecían de repercusiones en la práctica. A pesar de la actitud moderna frente a la aviación militar que parecía haber traído consigo la República, España era un país pobre. Entre 1931 y 1933, los dos primeros años de la República, no se hicieron planes para adquirir aviones modernos, y había muchos otros aspectos de la defensa de España que parecían requerir una atención más urgente. Aunque en 1934-1935 se inició un importante programa de rearme, que incluía un pedido de 249 aviones nuevos, cuando estalló la Guerra Civil el 18 de julio de 1936, casi no había llegado ningún material nuevo a España. Así pues, cuando las guarniciones declararon el estado de guerra en 1936, la Fuerza Aérea española estaba, como mínimo, insuficientemente equipada. Durante las primeras semanas de la guerra, las fuerzas aéreas de ambos bandos, con un total de 203 aviones disponibles, iban a estirar al máximo sus posibilidades en un gran número de misiones y en las condiciones más adversas.

Los aviones

En 1936, el bombardero y avión de reconocimiento estándar en la Fuerza Aérea española era el sesquiplano (un tipo de avión cuyo plano superior es 1,5 veces más largo que el inferior) biplaza Bréguet XIX, un modelo francés de 1921 construido bajo licencia en España, aunque en 1934 la Fuerza Aérea francesa ya lo había retirado del servicio. Podía portar hasta 400 kg de bombas, 6 bombas de 11 kg debajo de cada una de las alas inferiores, y 48 proyectiles ligeros que se lanzaban a través de un portillo en el suelo del avión, en mitad del fuselaje. Como defensa, el observador/bombardero contaba con dos ametralladoras Vickers de 7,7 mm instaladas en una montura circular. Entre 1926 y 1933 se construyeron en España 200 Bréguet. Equipaban a cinco alas de bombarderos de la Fuerza Aérea.¹⁴ En Getafe había dos escuadrillas de nueve aviones cada una; tres escuadrillas en León; y otras tres en Logroño, que cubrían el norte de España. Había otra ala de dos escuadrillas en Tablada, a las afueras de Se-

villa, el mayor aeródromo del sur de España, y otra más en El Atalayón, el aeródromo de Melilla, una ciudad española situada en la costa mediterránea de Marruecos, así como sendas escuadrillas de tres aparatos cada una en Larache y en el Cabo Yubi, en la costa atlántica del Sahara Español. Los Bréguet también se utilizaban para tareas de enlace y para las academias de artillería y bombardero, y podían utilizarse para complementar las filas de las escuadrillas cuando había aviones averiados. Puede que en total hubiera aproximadamente 120 Bréguet XIX en servicio en España, de los que más o menos la mitad cayeron en manos de los sublevados. La versión española no iba equipada con ametralladoras de disparo frontal, de modo que el observador artillero únicamente podía apuntar su ametralladora si su piloto volaba por delante o a un costado del avión enemigo. Su velocidad punta en vuelo nivelado era 160 km/h.¹⁵

El caza estándar de la aviación española era el Hispano-Nieuport-52, un diseño francés construido bajo licencia en España entre 1929 y 1931. Tenía dos ametralladoras Vickers de 7,92 mm de disparo frontal, sincronizadas para disparar por entre las palas de la hélice. A los pilotos españoles les parecía pesado de controlar y propenso a hacer un caballito al aterrizar. Su velocidad punta era de aproximadamente 225 km/h. En julio de 1936, cuando comenzó la Guerra Civil, había aproximadamente 56 aviones de ese tipo en servicio, y de ellos había muchos en reparación, incluidos siete que fueron capturados por los sublevados.

En junio de 1936, se montaron y probaron tres cazas Hawker Fury, adquiridos en Gran Bretaña, y que llegaron embalados en cajones. La autoridad española de aviación, la Dirección General de Aeronáutica, había firmado un contrato para la construcción de 50 cazas Fury. Según el fabricante, el Fury tenía una velocidad punta de 300 km/h. El acuerdo internacional para no intervenir en la Guerra Civil al que llegaron los países europeos en agosto de 1936 impidió el cumplimiento del contrato. De haberse cumplido, España habría empezado el conflicto con el que en aquel momento se consideraba uno de los mejores cazas del mundo, y que fue adoptado por la RAF británica y prestó servicio hasta que fue sustituido por el Hawker Hurricane y el Supermarine Spitfire, a tiempo para la batalla por Inglaterra.

En España se habían construido cuatro unidades del bombardero Fokker F.VIIb, creado a partir de un avión comercial muy utilizado a

principios de los años treinta, que se destinaron a la base aérea de Cabo Yubi, en el Sahara Occidental. La aerolínea comercial española LAPE utilizaba cuatro unidades de ese avión en su versión de pasajeros, y además poseía cuatro aviones de pasajeros Douglas DC-2.

En cuanto a la aviación naval, tenía su base en San Javier, en la costa del Mar Menor, una laguna salada en el extremo suroccidental de España, entre Murcia y la gran base naval de Cartagena. A diez kilómetros al sur estaba la importante base aérea de Los Alcázares. En San Javier había tres escuadrillas de bombarderos torpederos CASA-Vickers Vildebeest, que por desgracia aún no habían sido equipados con torpedos. Podían portar una considerable carga de 750 kg de bombas, pero eran muy lentos. También había 26 hidroaviones pesados Dornier-Wal, pero tan solo ocho o nueve estaban en condiciones de volar. Se trataba de un diseño de 1922, y los aviones se construyeron en España en 1929. Con un radio de acción de 1.000 km, los Dornier-Wal podían desempeñar un excelente papel como aviones de reconocimiento y como bombarderos antibuque. Entre 1931 y 1935 también se construyeron 35 hidroaviones Savoia-Marchetti SM-62, un modelo de 1929. En San Javier había dos escuadrillas de nueve aparatos cada uno; en Barcelona, siete aparatos, de los que cuatro estaban en el taller. En Mahón, capital de Menorca, había otros cinco hidroaviones, y otros cinco en Marín, en la costa de Galicia.

Muy pocos de esos aviones sobrevivieron a la Guerra Civil. Casi de inmediato se consideraron anticuados, y por eso ambos bandos, la República y los sublevados «nacionales» de Franco, como insistían en que les llamaran, acudieron de inmediato a terceros países para que les suministraran aviones.

La Fuerza Aérea se mantiene leal a la República en Madrid, Barcelona, Los Alcázares y San Javier

El comandante Ignacio Hidalgo de Cisneros y López de Montenegro, aristócrata y oficial de la Fuerza Aérea, con una distinguida hoja de servicios en Marruecos, y que muy pronto iba a ser el comandante de la Fuerza Aérea de la República, regresó a España en otoño de 1935 tras dimitir