

RAMÓN FRANCO EN EL CAMPO DE GIBRALTAR: JULIO DE 1929

Jose Manuel Algarbani Rodríguez / Escuela Universitaria de Estudios Jurídicos y Económicos

RESUMEN

Personaje controvertido, Ramón Franco, hermano de Francisco Franco, fue uno de los personajes más conocidos de su época por sus hazañas de aviación. Era lo que podemos denominar un aventurero profesional. Partiendo de una breve semblanza biográfica, se describe el obligado paso que tuvo por el Campo de Gibraltar, en julio de 1929. El episodio es el intento frustrado de cruzar en hidroavión el Atlántico Norte ruta: Los Alcázares-Nueva York-Washington-Terranova-Galicia. Tras un primer intento fallido de vuelta al mundo, el comandante Franco llevará a cabo, para el verano de 1929, este vuelo a Norteamérica. El 21 de julio de 1929, junto a González Gallarza, Ruíz de Alda y el mecánico Madariaga, despegó del Mar Menor rumbo a las Azores. Al día siguiente de su partida, se perdió la posición. Una semana estuvo a flote sin ser encontrado. Finalmente, y cuando se temía lo peor, el 29 de julio, fue localizado y rescatado por el portaaviones británico *Eagle* en una posición muy próxima a la isla de Santa María, en el archipiélago de las Azores. Desde las Azores fue llevado a Gibraltar, y como héroe internacional fue recibido en la Comarca. Se muestran imágenes inéditas de este acontecimiento que nos enseña como eran algunos lugares de Algeciras en julio de 1929, fecha en la que la comarca fue portada en la mayoría de la prensa nacional e internacional.

Palabras clave: Ramón Franco, Gibraltar, Dornier, Algeciras, Portaaviones Eagle, Imágenes, 1929.

RAMÓN FRANCO

Ramón Franco fue un personaje complejo, inquieto, aventurero “profesional” y con fama de irresistible para las mujeres. Diputado de Esquerra Republicana de Catalunya, masón¹. De instigador contra la monarquía de Alfonso XIII a favor de la Segunda República, a jefe de las fuerzas aéreas del ejército nacional en la guerra civil. Incluso inmerso en un intento matar a Mussolini².

Resumiendo brevemente su apasionante biografía, comienza en la aeronáutica militar como alumno de la escuela de pilotos en 1920. Allí obtuvo el título de aviador, siendo destinado posteriormente a la base de hidroaviones de Atalayon en Melilla. Enseguida destacó en esta actividad. En 1924 recibió la Medalla Militar por sus actuaciones en la guerra de Marruecos.

Arrojado por su fama creciente y su reconocimiento como piloto, Ramón Franco fletó un hidroavión *Dornier Wall* y consiguió la colaboración de Juan Ruiz de Alda, del teniente de navío Durán y el mecánico Rada para repetir la gesta del descubrimiento de América, esta vez desde el aire. El hidroavión fue bautizado como Plus Ultra.

En 1929 intentó otro vuelo trasatlántico, precipitando su avión al mar. Los tripulantes fueron recogidos días más tarde por un portaaviones de la marina de guerra británica.

En la dictadura de Primo de Rivera se manifestó en varias ocasiones contra el régimen. Se le juzgó por estos cargos, causando baja en el Ejército y siendo reducido a prisión, de donde consiguió fugarse.

En octubre de 1930, junto con otros aviadores de tendencias republicanas, se apoderó de algunos aparatos en el aeródromo de Cuatro Vientos y sobrevoló Madrid arrojando proclamas revolucionarias amenazando con bombardear el Palacio Real. Se exilió volando hasta Lisboa, donde exiliado conoció a políticos de izquierdas e hizo amistad con Francesc Macià. Insistía en el desprecio a la vieja política, heredera de la Restauración, que sólo trataba de salvar una monarquía insalvable. En cartas escritas a su hermano Francisco Franco encontramos frases tan contundentes como estas:

Dices en tu casa que la izquierda es mercancía averiada: Mercancía y bien averiada son las derechas ¡Ya hemos visto cómo se vendían o alquilaban!... Los alumnos de la Academia Militar que diriges necesitan clases de ciudadanía. Mal podéis ser vosotros los que la inculquéis!

Con el advenimiento de la Segunda República fue rehabilitado y repuesto en su empleo, y ocupó cargos de responsabilidad en la dirección de la Aeronáutica Militar. Tras solicitar su baja en el Ejército, se dedicó a la política y obtuvo un acta de diputado por Esquerra Republicana de Catalunya³.

En 1936, al producirse la sublevación en la que tomaba parte su hermano, Francisco Franco, se encontraba como agregado en la embajada española en Washington (Estados Unidos), después de algunos titubeos, se incorporó a la zona dominada por los sublevados, haciendo prevalecer su lealtad familiar a sus ideas políticas.

Destinado a las Baleares fue nombrado Jefe de Aviación en las islas por Francisco Franco, lo que provocó una protesta escrita del Jefe de la Aviación Nacional, Alfredo Kindelán, ya que el nombramiento se hizo sin consultarle; era evidente que se hubiera opuesto enérgicamente.

¹ Fue miembro de la logia “Plus Ultra nº 452” (París).

² *La Vanguardia*, sábado 19 de noviembre de 1938. página 3.

³ Elecciones generales de 28 de junio de 1931, obteniendo 91.731 votos.

Falleció en 1938 durante una misión de bombardeo que llevaba a cabo desde la Base de Hidroaviones de Pollensa (Mallorca) al estrellarse el hidroavión de fabricación italiana CANT Z.506 que pilotaba⁴. Su muerte dio lugar desde entonces a rumores de que hubiera podido ser víctima de un sabotaje, bien procedente de quintacolumnistas republicanos o de elementos próximos al bando sublevado, que verían en él un personaje molesto debido a su pasado, su prestigio en la aviación y su parentesco con el líder de los sublevados. Según su hermana Pilar, fue asesinado por la masonería porque quería publicar un libro antimasonónico que se llamaba “La burla del grado 33”, testimonio que carece de toda base histórica⁵.

LOS RAIDS DE RAMÓN FRANCO

Al margen de la polémica sobre quien fue el primero en cruzar el Atlántico⁶, eran aquellos unos tiempos en que la política española atravesaba unos bajos momentos al haberse incorporado nuestro país a la red de dictaduras europeas con el levantamiento del general Primo de Rivera, dócilmente secundado por el rey Alfonso XIII. En estas condiciones, los proyectos de Ramón Franco, suscitaban la atención de éste como una forma barata y espectacular de centrar la atención mundial con un golpe de prestigio.

Plus Ultra fue una denominación nacida del periodismo de la época que nombró para la Historia la travesía de Palos a Buenos Aires en 1926. Fue, sin duda un empeño de quien se convertiría en uno de los mayores enemigos de Ramón Franco, el dictador, Miguel Primo de Rivera, que vio en esta travesía posibilidades propagandísticas en beneficio de su régimen; el “conquistar”, esta vez por aire, las tierras americanas. La hazaña se logró con un hidroavión, el aparato que Ramón Franco dominaba. El gobierno de Primo de Rivera, que apoyaba la aventura de Franco, quiso que se realizara el vuelo con un avión totalmente español. La idea que no fue muy bien acogida por los pilotos que para evitar problemas, y después de haber recibido muchas presiones, accedieron al cambio de hidroavión. En realidad, con una hábil maniobra, lo único que hicieron fue cambiar la matrícula del avión.

El 22 de enero despegó el vuelo del Plus Ultra desde La Rábida, en Palos de la Frontera. El día 10 de febrero consiguió aterrizar en la ciudad de Buenos Aires entre aclamaciones de muchedumbres de argentinos y españoles, que lloraban, gritaban y vitoreaban a España⁷.

La hazaña batió todas las marcas de distancia, duración del vuelo, carga y velocidad. Los aviadores se hicieron populares en todo el mundo. Fue un año antes de que el estadounidense Lindbergh realizara su travesía en solitario y en sentido contrario, pero cuatro años después de la primera travesía aérea del Atlántico sur en 1922, desde Lisboa a Río de Janeiro, por los portugueses Coutinho y Cabral.

La sensación que causó, en España y en América el vuelo del Plus Ultra fue de magnitud internacional, un acontecimiento. La prensa lo comparó con los viajes de Colón. Miles y miles de personas aclamaban a Ramón donde quiera que fuese y, durante años, y a pesar de su evolución política y personal, el piloto no perdió el fervor popular. Ver, saludar al héroe, era todo un privilegio. En la difícil relación entre Ramón Franco y el dictador hay que enmarcar el episodio de incluir a Uruguay en su trayecto hacia el río de la Plata, dejando en evidencia a Miguel Primo de Rivera al incluir a este país contra las órdenes recibidas.

⁴ La Vanguardia, martes 1 de noviembre de 1938. página 3.

⁵ Entrevista de Pilar Franco en Canal Sur .

⁶ Aunque muchos (especialmente en Estados Unidos) creen que Lindbergh fue el primero en cruzar el Atlántico en 1927, la hazaña había tenido efecto en 1926 no menos de diez veces (la primera en 1919).

⁷ Hasta Carlos Gardel, compuso en homenaje al Plus Ultra un tango titulado “La gloria del águila”.

Ramón Franco desprecia, a su vuelta, la acogida preparada por Primo de Rivera en localidad natal del dictador, Jerez de la Frontera, y también en Madrid. Ramón tiene ya reconocimiento social. De él se dice; “Un hombre más popular que el más famoso de los toreros, perseguido por todos, combatiendo contra todos”.

Un año después del Plus Ultra llega la noticia de la concesión, por parte del gobierno argentino, de los enlaces aéreos entre Europa y Argentina a una empresa francesa. Para Ramón es una prueba más de lo desastrosa que era la diplomacia española. Sus afirmaciones públicas le valen un arresto, que duraría poco por el clamor que despertó al coincidir prácticamente con el aniversario del viaje. Pero su comportamiento y las continuas críticas al poder y a las autoridades le fueron cerrando puertas y le valieron la enemistad de sus compañeros aviadores. También era buscado por los periodistas, seguros de que de sus labios saldría alguna crítica o titular contra el régimen.

El dictador, con el paso de los años, daría una nueva oportunidad al equipo de Franco, accediendo a un nuevo proyecto: dar la vuelta al mundo en un hidroavión mejor. Los ensayos con el aparato Super Wall, bautizado como *Numancia*, fracasaron, y en 1929 se recurrió a un nuevo plan, más modesto: atravesar el Atlántico con una escala en las Azores. Ramón Franco necesitaba recuperar prestigio. Se le da el visto bueno, pero con la condición de que vuele en un avión fabricado en España. A última hora, Ramón Franco da el cambiazo, llevándose a otro Dornier, italiano, que se guardaba en el mismo hangar que el español. Falsificaron simplemente las matrículas para salir con su favorito, al que llamaron de nuevo *Numancia*. Este viaje sí que fue claramente un fracaso y estuvo a punto de costarle la vida a toda la tripulación. Un error de navegación, en medio de una borrasca, les hizo pasar de largo las Azores, y amerizar sin combustible fuera de la ruta donde les estuvieron buscando. Naturalmente, la superchería sería descubierta, hecho al que se sumó el fracaso de la expedición.

Las autoridades españolas, que no tenían informes de posición del avión, alertaron además a todas las estaciones de radio y pidieron ayuda a todos los gobiernos. Se montó una enorme operación en la que participaron Gran Bretaña, Italia, Portugal y Francia. Finalmente, y por casualidad - ya que el falso Dornier no estaba donde debía - el portaaviones inglés *Eagle* les rescató.

El piloto, lejos de pedir perdón por el desastre, afirma que si en vez del hidro italiano hubiesen llevado el español “habrían sido carne de tiburones”. El gobierno y los mandos quedaron en posición comprometida y desairada y cuando terminaron las celebraciones se presentaron graves acusaciones, incluyendo la sospecha de que había habido un soborno de la casa Dornier. Causa baja en la Aviación. Para defenderse Franco escribió un libro - *Águilas y garras* - que fue secuestrado, en el que insiste en su inocencia y afirma que se le persigue por denunciar graves fallos.

Ramón ingresa entonces en la Asociación Militar Revolucionaria, que conspiraba en los cuarteles y centros oficiales y en la que estaba por ejemplo Queipo de Llano y, entre los civiles, Manuel Azaña. Al poco tiempo es encarcelado, acusado de conjura.

Así que, sigue conspirando con los aventureros que pululan a su alrededor y contra él se acumulan los cargos. Las graves acusaciones hacen que intervenga, por mediación del director general de Seguridad, coronel Emilio Mola, su hermano Francisco, que dirigía la Academia General de Zaragoza. Los dos hermanos mantienen una larga conversación que termina de madrugada. Ramón Franco no rectifica y Mola decide detenerle. El momento coincide además con la preparación de una huelga general. La mediación de Francisco Franco sirvió para que se moderara el régimen carcelario, lo que posibilitó su fuga aprovechando el momento en el que había ruido porque empezaba a funcionar la amasadora de la panadería cercana. El fugado se permitió dejar una carta insultante al general Berenguer en la que escribía: “Quienes somos liberales sentimos sonrojo al ver la libertad escarnecida y pisoteada”. Mola diría, profundamente irritado: “Un oficial del Ejército descolgándose por una cuerda, como un vulgar maleante después de asaltar un piso, es algo que no me cabe en la cabeza”. En esos días, la casa Junker había enviado a Ramón una invitación para ver su último modelo de avión y el piloto contestó, a través de la prensa, que se encontraba en la cárcel, lo que le valió al gobierno otro escándalo y el precipitado regreso del aparato a Alemania. Desde la clandestinidad Ramón sigue conspirando y aprovecha las ventajas logradas con el Plus Ultra, como la doble nacionalidad

uruguay y sus contactos con hispanoamérica. Participa en las sublevaciones de Jaca y Cuatro Vientos, siempre con su amigo Pablo Rada. En la sublevación de Cuatro Vientos Ramón Franco decide bombardear esa mañana el Palacio Real pero, según cuenta en *Madrid bajo las bombas*, al sobrevolarlo vio niños jugando cerca, desistió de lanzar explosivos y soltó octavillas. Cuando los leales al gobierno llegan a la base de Cuatro Vientos los conjurados escapan en avión rumbo a Portugal, entre ellos Ramón Franco y Pablo Rada. Empieza entonces el exilio que le llevó primero a Bélgica⁸ y después a Francia.

En este ambiente del exilio ingresa Ramón Franco en la masonería, tan activa en Francia, en una logia de habla española que, curiosamente, se llamaba Plus Ultra y en la que militaban muchos sefarditas y probablemente Azaña.

Toda figura española que viajaba a Francia pasaba a saludar a los reputados republicanos, como detalla Ramón Franco en su “ideario” político recogido en su obra *Águilas y garras*, obra que terminó de escribir antes de volver del exilio y que ilustró el algecireño Ramón Puyol. Contiene frases como estas;

Nuestro Ejército no debe mezclarse en las luchas políticas ni defender el orden social...

...dejándolo reducido (al Ejército) a los cuadros de oficiales y al voluntariado...

Suprimamos el servicio militar obligatorio...

...los armamentos figuren en los museos como muestra evidente de una época de barbarie...

A la vuelta a España de Ramón Franco, Azaña, entonces ministro de Guerra, intenta usarlo como instrumento para reorganizar la Aviación y le nombra Director.

Decide presentarse como candidato a las Cortes Constituyentes, sale elegido diputado por Sevilla, pero nunca recogió el acta. Macià le había incluido en las listas de Esquerra Republicana de Catalunya, y en las Cortes formó con la Izquierda revolucionaria, el ala más radical.

Poco brillante como orador, en 1933 se produce una de sus últimas intervenciones políticas con ocasión del vuelo de Barberán y Collar de Sevilla a Camagüey, en un monomotor construido en España. Ramón pide un homenaje que nunca se celebraría. En las elecciones de ese año no le presenta Esquerra y Ramón Franco pide a Alejandro Lerroux, jefe del gobierno y viejo amigo de la familia, su reingreso en Aviación.

En ese momento es enviado en misión de buena voluntad a Méjico; allí vivió de nuevo la popularidad. También en Estados Unidos, donde fue invitado por la industria aeronáutica estadounidense y donde terminó como agregado aéreo de la embajada.

Al producirse el Alzamiento, y cuando la muerte de Sanjurjo da protagonismo a Francisco Franco, Ramón Franco es buscado de nuevo por los periodistas estadounidenses y saca una nota en la que afirma que “no se trata de una rebelión para reinstaurar la Monarquía”. Lograría que el presidente Roosevelt prohibiera la venta de aviones a la República española con el pretexto de la neutralidad. Ramón Franco será destituido del cargo. Poco después, en una reseña en el Washington Post, afirma que “está preparado para unirse a su hermano”.

En breve tiempo, y a pesar de la oposición de Aviación es destinado a Mallorca, donde estaba la base de “hidros”, como jefe de la Aviación Nacional en la isla.

Del trágico final de Ramón Franco; el héroe del Atlántico, el revolucionario republicano, masón, anarquista, diplomático y valeroso jefe de las uerzas aéreas de Baleares entra en la Historia envuelto en los velos del misterio.

⁸ Su abrazo ante los fotógrafos de prensa al también exiliado Francesc Macià, que sería el primer presidente de la Generalitat catalana, fue muy debatido en España.

EL CAMPO DE GIBRALTAR PORTADA INTERNACIONAL

La prensa se haría repercusión con bastante amplitud del raid de Franco desde el 22 de junio hasta el 10 de julio. Desde el 2 de julio que llegan a Gibraltar el protagonismo de la Comarca estará presente por ser el primer lugar de España que pisasen los aviadores salvados.

El aparato del que se hace una profusa descripción en la prensa era igual al Plus Ultra, un Dornier Wall, que hace el número 16 de la serie de 19 construidos en Cádiz⁹.

El paso por el estrecho de Gibraltar lo hizo el *Numancia* - que así es como se denominó - a las 10:30 de la noche del 21 de junio. Aunque hay un gran seguimiento de todos los pasos del hidroavión, no es hasta la edición del 28 de junio cuando aparecen titulares como “consternación en toda España. Se ignora el paradero del Dornier 16 y sus tripulantes”. Se suceden con profusión las entrevistas a personajes relevantes del gobierno y de la aeronáutica nacional.

Desde el 22 al 28 se desplegaron trabajos de búsqueda, hasta que el mismo 28 se suspenden dichos trabajos, apareciendo en la prensa una visión lógicamente pesimista de la suerte de los aviadores.

El fuerte temporal que azotaba el norte de las islas Azores obliga al buque portaaviones inglés *Eagle* a pedir autorización para regresar a Gibraltar. Es de reseñar la anécdota en las exploraciones del buque *Marqués de Comillas*, cuando al mediodía del 26 se avisó al capitán que por el horizonte se divisaba un bulto flotando. El pasaje abandonó el comedor con gran ansiedad viéndose que lo que flotaba era una ballena de más de 30 metros de longitud en estado de descomposición.

El mismo día 28 de junio, algunos medios publican como noticia no confirmada la llegada a Madrid de un radiograma de Finisterre, participando que los tripulantes del Dornier 16 habían sido encontrados con vida. Noticia esta que al día siguiente se dio por confirmada causando el lógico entusiasmo, y suspendiéndose todo el operativo de rescate. La sirena del *ABC*, sonó en hora extraordinaria, como era costumbre cuando llegaba a la redacción una noticia importante.

Fiestas y verbenas se repetirán en toda la geografía nacional. En el Ministerio del Ejército en honor de los aviadores, manifestación el día de llegada a Madrid de los heroicos tripulantes del Dornier 16. *Tedeum* en acción de gracias en la capilla palatina por disposición de la reina, por haber aparecido los tripulantes del Dornier, así como grandes manifestaciones en provincias.

Cenas y manifestaciones se suceden en la mayoría de las provincias españolas y en muchas ciudades europeas y americanas. En Barcelona se celebró una manifestación para testimoniar el agradecimiento de los españoles por la ayuda prestada al salvamento de los aviadores españoles. En Estella, Pamplona, pueblo natal de Ruiz de Alda, se formó una manifestación con las autoridades que llegó a la casa familiar del aviador, obligando a salir al balcón al abuelo de Alda.

En Huelva, se formó una “imponente manifestación”. Presidida por la autoridades hasta llegar al consulado inglés, donde el cónsul Juan Morrison¹⁰, expresó su agradecimiento. Sevilla, Madrid y un largo número de ciudades celebrarían el salvamento de los aviadores.

El 30 de junio los titulares ya aluden directamente a Algeciras¹¹, hecho que se repetirá en los días posteriores con toda la comarca.

⁹ *ABC*, sábado 22 de junio de 1929. página 16.

¹⁰ Importante personaje para la historia del ferrocarril y del desarrollo económico en el Campo de Gibraltar.

¹¹ “El *Eagle* navega hacia Algeciras” *ABC*. Edición de la mañana. Domingo 30 de junio de 1929. página 25.

El *ABC* el 2 de julio de 1929, habla de que los trenes y automóviles llegan atestados de viajeros a Algeciras y Gibraltar a esperar a los aviadores. Por la tarde llega el capitán general del departamento y un buque de guerra procedente de Ceuta con autoridades militares.

Llegarán también varios aparatos, que aterrizan en Los Barrios (aeródromo de Guadacorte).

El cónsul de España en Gibraltar, Sr. López Ferrer, felicitó por la tarde en una nota, con indicaciones del recibimiento que se haría al día siguiente a los tripulantes del Dornier 16:

“El buque de su majestad *Eagle* es esperado en Gibraltar a las nueve de la mañana del próximo martes, y atracará en el muelle sur, que será abierto al público, que deberá entrar por la puerta sur del arsenal. No será permitido el paso de automóviles al muelle sur, y el público en general tampoco podrá subir a bordo del *Eagle*. Su excelencia el capitán general del Departamento de Marina de San Fernando, el Gobernador del Campo de Gibraltar y otras personalidades españolas, con las familias de los aviadores, irán a bordo del *Eagle* en vapores especiales, previos pases que serán facilitados por el cónsul de España. La visita será a las nueve de la mañana. Los representantes de la prensa deberán estar reunidos a las nueve de la mañana en el Dock Yard Towers (Torres del Arsenal) donde unos vaporcitos los conducirán a bordo del *Eagle*”.

Son esperadas en Gibraltar varias comisiones de San Roque, La Línea y Algeciras para sumarse al recibimiento en honor de los aviadores. Se espera también una caravana de veinte automóviles procedentes de Sevilla. De Algeciras se desplazó el gobernador militar, general Fernández Muslera. Toda la población de Gibraltar está organizando actos y manifestaciones. Sus comercios hacen alusiones en los escaparates de la llegada de los aviadores.

El martes 2 de julio de 1929, la prensa nacional e internacional se hace eco de que el portaaviones inglés *Eagle* llega a Gibraltar con los tripulantes del Dornier 16 a salvo, “El salvamento del Dornier 16” será el titular que recorra buena parte del mundo.

A las 9:30 de la mañana del martes llegarán a Gibraltar, a bordo del *Eagle*, los aviadores Franco, Ruiz de Alda y Gallarza y el mecánico Madariaga.

Una vez llegados a Gibraltar el 2 de julio, se suceden interesantes relatos de los tripulantes que narran las peripecias del salvamento y de sus siete días sobre las aguas, incidiendo en la falta de ropa de abrigo, no así de comida. Comienzan así los recibimientos y celebraciones en toda la geografía nacional e internacional. Manifestaciones de gratitud ante las embajadas de Francia, Inglaterra, Portugal e Italia, países que habían ayudado en el operativo de búsqueda se suceden. Al ser el Campo de Gibraltar el primer lugar de España que pisen los aviadores, se organiza un programa de la estancia de los aviadores en Algeciras, ya que estaba previsto que llegasen a Madrid el jueves siguiente. Incluso corre el rumor de que es posible que los reciba en Algeciras el general Primo de Rivera¹².

El mismo 2 de julio se publica el programa provisional de la estancia de los aviadores en Algeciras¹³. De la serie de actos programados cabe destacar un banquete oficial en el Hotel Reina Cristina a las 9:30 de la noche y un *Tedeum* en la “Catedral de Algeciras” a la llegada de los aviadores.

El regreso de los aviadores a Madrid previsto para el jueves, se haría en ferrocarril, al menos hasta Sevilla y desde allí en un vuelo a Madrid.

¹² *ABC*, sábado 2 de julio de 1929, página 21.

¹³ La ropa llevada por los aviadores eran uniformes ingleses y ropa interior cedidos por el *Eagle*. Se comentaba que un hidroavión vendría temprano desde Los Alcázares llevando a Algeciras los uniformes oficiales de los tripulantes.

La cobertura de prensa tuvo un nivel de acontecimiento mundial. A Gibraltar llegaron periodistas de medios ingleses, estadounidenses, portugueses, franceses, etc.¹⁴, por no hablar de la amplia repercusión en hispanoamérica; Buenos Aires, Montevideo, La Habana, México, Lima, Caracas, etc.

El final de estos cuatro aviadores fue desigual a partir de la guerra civil. Ramón Franco Muerto en accidente de aviación en 1938; Modesto Madariaga condenado al acabar la guerra a 30 años de reclusión; Ruiz de Alda fusilado en Madrid en las primeras semanas del golpe de estado, y Pablo Rada exiliado por su tendencia republicana.

EPÍLOGO

Tal fue la popularidad del personaje, que mucho antes de su hermano Francisco Franco y por sus proezas en la aviación tuvo rotuladas calles con su nombre en multitud de ciudades de España y del mundo; Buenos Aires, Alcalá de Henares, Albacete, La Coruña, Cádiz, Manacor, Baleares, etc.

El fracaso de su aventura de cruzar el Atlántico y su llegada a Gibraltar a bordo del buque inglés *Eagle* que lo rescató, hizo que el Campo de Gibraltar, sobre todo Algeciras y La Línea, además de Gibraltar, tuvieran un papel permanente en las portadas de la prensa nacional e internacional de la época. Lo que provocó que tengamos algunas imágenes de cine y fotografías del acontecimiento. Con este trabajo pretendo mostrar alguna de esas imágenes.

Su fama fue tal, que uno de los juguetes más conocidos e importantes de los niños de la época, fue el buque *Eagle* recogiendo al Plus Ultra.

BIBLIOGRAFÍA

- FRANCO BAHAMONDE, Ramón. *Águilas y garras*. Madrid. Compañía Iberoamericana de publicaciones, 1929
IHCA. *Historia De La Aviación Española*. Madrid. Instituto de Historia y Cultural Aeronáutica, 1988
LEGUINA Joaquín y NÚÑEZ Asunción. *Ramón Franco. El hermano olvidado del Dictador*. Madrid. Temas de hoy, 2002
ZAVALA, José María. *Franco, el Republicano. La vida secreta de Ramón Franco*. Barcelona. Editorial Áltera, 2009

Hemeroteca

Hemeroteca ABC

Hemeroteca *La Vanguardia*

¹⁴ *Daily Express, Hearst Newspaper, O Seculo, Diario de Lisboa, Berliner Tageblatt*, o un operador parisino de la Paramount, por citar algunos ejemplos.