Jaime Peñafiel

EL MINI AZUL BORBÓN

La historia real (y republicana) sobre ruedas



El contenido de este libro no podrá ser reproducido, ni total ni parcialmente,
sin el previo permiso escrito del editor.
Todos los derechos reservados.

© Jaime Peñafiel, 2009
© José Luis Gutiérrez, 2009, por el prólogo
© Ediciones Temas de Hoy, S. A. (T. H.), 2009
Paseo de Recoletos, 4. 28001 Madrid
www.temasdehoy.es
Primera edición: febrero de 2009
ISBN: 978-84-8460-681-9
Depósito legal: Na. 229-2009
Preimpresión: J. A. Diseño Editorial, S. L.
Impreso en Rotativas de Estella, S. L.
Printed in Spain–Impreso en España

Índice

Prólogo. ANTROPOLOGÍA DEL ASIENTO TRASERO,
de José Luis Gutiérrez 13

I

EL MINI AZUL BORBÓN

1. El Mini azul borbón 25
2. Unos segundos que cambiaron su vida 32
3. Conducir, una de sus pasiones 35
4. El atropello de un ciclista 37
5. Le regala el carné 40
6. Sin un coche que considerar suyo 42
7. «Sólo disponíamos de setenta mil pesetas al mes» 45
8. Tomates y patatas contra su coche 48
9. El primer encuentro entre padre e hijo después de la traición 53
10. Y decidió comprarse un Mini morris 55
11. Las motos y los coches, su gran pasión 59
12. Un Mini a la medida 63
13. «¡Mi coche! ¡Mi coche!» 66
14. El primo Gonzalito nunca le pagó 69

II
JUAN CARLOS Y EL PEGASO DE TONO

15. El niño que vino del exilio 75
16. Un ratón en el despacho de Franco 79
17. Un palacete en la Castellana para Juan Carlos 81
18. En Zaragoza no había aristócratas, pero sí un republicano 84
19. Franco en aquel año de 1955 85
20. Así fue el año 1955 de nuestro pegaso 87
21. El pegaso, un coche de película 90
22. El cadete, el mexicano y su pegaso 94
23. «¡Juanito, tú eres tonto!» 99
24. El mexicano del pegaso: un notario español y republicano 102
25. Una minuta que valía... un pegaso 105
26. La curva del notario 108
27. «Lo primero: meterme a mí en la cárcel» 110
28. ... Y le metió en la cárcel 112
29. El último encuentro con Tono 118

III
LOS COCHES DE LA FAMILIA REAL

30. Los coches y la familia real 123
31. Don Juan Carlos... como su abuelo 127
32. «La cuadra» de la reina Isabel 129
33. Se abrazó con desesperación a su cuerpo muerto 131
34. Murió gritando «Mamá... Mamá» 134

IV
DEL FÍAT 600 AL CITROEN CX DE ALFONSO DE BORBÓN

35. Estaba predestinado a morir... violentamente . 139
36. De Windsor a Lausana en un fíat 600 141
37. A punto de morir 143
38. En el asiento de la muerte del citroen CX 145
39. El accidente según Alfonso de Borbón y Dampierre 147
40. Alfonso se saltó el stop 149
41. Fran murió sin saber que su madre había llegado 151

V
TRES ERAN TRES LOS ROLLS-ROYCE DE FRANCO

42. Rolls-Royce, el origen de una leyenda 155
43. El Espíritu del Éxtasis, ¿una española? 158
44. Un rolls-royce de oro 159
45. El rolls-royce de Grace en Asturias 161
46. Así humillaron al emperador 163
47. Franco se compró... tres 165
48. Letizia utilizó los tres el día de su boda 167
49. Así «tunearon» el rolls para la boda de Letizia 169
50. Del rolls-royce amarillo al rolls-royce negro de Franco 172
51. El día que intentaron asesinarle en el rolls-royce 174

52. El año en que pudo morir desangrado en el rolls-royce 178
53. «¡Mis enemigos no descansan!» 182
54. «¿De qué van a vivir?» 184
55. De Madrid a Meirás... sin evacuar 186
56. El día que asesinaron a Kennedy 191
57. El día que Juan Carlos se durmió en el rolls-royce sobre el hombro de Franco 193
58. No podía salir del rolls-royce 195

VI
EL MERCEDES QUE HITLER REGALÓ A FRANCO

59. El mercedes que Hitler regaló a Franco 201
60. La duquesa de Franco quiso quedarse con el mercedes 204
61. La ignorancia de la duquesa de Franco 206
62. El marqués lo habría vendido 208
63. Ficha técnica del mercedes-benz G4 W31 (1934-1939) 211

VII
EL CÁDILLAC DE CARRILLO

64. El negro cádillac rojo de Carrillo 215
65. Un cádillac a la puerta de la cárcel 217
66. Le fallaron los frenos en un puerto 219

VIII
A JOHN F. KENNEDY LE ASESINARON EN UN LINCOLN CONTINENTAL

67. 1963: el año en que se acabaron los sueños ... 225
68. La maldición de Tecumseh 229
69. El industrial textilero 233
70. El librero asesino 235
71. «Quiero estar con mi esposo cuando muera» 236
72. El carro de los presidentes 239

IX
DEL DODGE DART DE CARRERO BLANCO AL AUDI V8 DE AZNAR

73. Al cielo en dodge Dart 245
74. 1973: no sólo murió él 248
75. El coche del año 251
76. El coche no estaba blindado 253
77. 1995: un *annus horribilis* 257
78. Aznar: a prueba de bombas 260

X
GRACE Y DIANA: DISTINTAS EN SUS VIDAS, IGUALES EN SUS TRÁGICAS MUERTES

79. El día que Mónaco perdió su Gracia 265
80. Con dieciséis años quería irse de casa 269
81. La princesa Grace era un peligro conduciendo 271

82. El róver que saltó por los aires 273
83. «¡Ayuden a mi madre!» 275
84. La princesa Grace, reventada 277
85. Raniero se despidió de ella 279
86. Ni la princesa ni su hija llevaban el cinturón puesto 281
87. El encefalograma plano de lady Di 284
88. Los culpables 287
89. A doscientos kilómetros por hora contra la columna trece 289
90. Una ciudad de lamento 292
91. No llevaban el cinturón puesto 294
92. El mercedes había sido robado 296
93. Como si ni muerta quisiera verla 298
94. No fueron por solidaridad... con la reina 301
95. Un macabro negocio 304

Epílogo. HACERLO SOBRE RUEDAS 305
Índice onomástico 311

Prólogo

ANTROPOLOGÍA DEL ASIENTO TRASERO

En la paradójica y tornadiza historia de los colores, el azul, de ser para el universo estético grecorromano un color irritante, enojoso, propio de países bárbaros, rudimentarios y poco civilizados, ha pasado a convertirse hoy —y especialmente entre los europeos, que lo han incorporado a la bandera comunitaria de la UE— en el color favorito según sondeos ciertamente abrumadores, muy por delante del verde, el amarillo o el rojo en las preferencias de las gentes.

Hay, sin duda, muchos azules: el azul cielo, el azul cobalto, el azul marino, el azul eléctrico, el azul mahón, el azul turquesa... Puede uno verse aquejado incluso de una de las dolencias del espíritu que permite el polisémico regazo de la palabreja sentirse «triste y azul», *blue*, como canta uno de esos viejos trovadores negros de Nueva Orleans que desgranan sus blues desde un desvencijado porche de madera balanceándose en la vieja mecedora.

A partir de ahora, de la publicación de este libro, habrá que añadir a la amplísima gama cromática y sentimental de los azules uno nuevo, merced a la expresión acuñada por su autor: el «azul borbón». Esta modalidad es de tonos claros, suaves, virado ligerísimamente hacia el gris que caracteriza a la pintura metalizada de los majestuosos «merce-

des» de la Casa Real española que sestean rumiando queroseno en los sosegados garajes del Palacio de la Zarzuela.

El Mini azul borbón es el título del libro elegido por su autor, Jaime Peñafiel, periodista y escritor tan prolífico como «impresentable», en el sentido más respetuoso y cabal de la palabra: no precisa de presentación, tal es su popularidad, y archiconocido su itinerario profesional.

He de decir que desde hace muchos años siento estima por Jaime Peñafiel, por su curiosidad insaciable de auténtico «pura sangre» de la información en estado puro, de la índole o naturaleza que sea —y no solamente la que atañe a las casas reales de España y del mundo—, por su habilidad para esmaltar sus relatos con el copiosísimo anecdotario recopilado y conservado durante décadas de ejercicio del periodismo, por su escepticismo, su nariz de perdiguero, aunque en alguna ocasión aislada, quizás yo no haya coincidido con sus recalcitrantes y algo obsesivas pesquisas y con algunas de sus opiniones en torno a la vida y milagros de la que antaño fuera su colega, la princesa Letizia.

No importa. Porque la obra que tienen ante sí es sin duda un libro estimable, ameno y divertido en el que el autor, a partir de los automóviles del poder que circulan por las «autovías», «autopistas» y por las «autopastas» de papel de sus páginas y renglones, enhebra toda una galería de historias, relatos y retratos que transitan entre el carboncillo apresurado, el apunte vertiginoso y la silueta minuciosa e hiperrealista, sin descuidar la efigie descoyuntada y expresionista o la vindicación biográfica de personalidades habitualmente maltratadas. En este último apartado figura por derecho propio, sin duda, el abogado, notario y político republicano Antonio García-Trevijano, gran muñidor de la

Junta Democrática junto con Carrillo, Tierno Galván, etcétera. Y, como no podía ser de otra manera, gran amante de los coches de lujo: de su pegaso legendario o de su rolls-royce descapotable color cereza. Jaime Peñafiel, que trata con comprensible severidad a la familia de los Franco —comenzando por el dictador—, no oculta sus simpatías hacia Trevijano y aporta mucha información sobre el político y notario, una de las «bestias negras» de los socialistas, y desvela, entre otras cosas, que la constitución democrática que elaboró para Guinea Ecuatorial, finalmente, fue sustituida por otra constitución que permitió el gobierno dictatorial de Macías y después el de su sobrino, Teodoro Obiang, que le había derrocado y mandado fusilar. El autor de dicha segunda constitución, según Peñafiel, no fue otro que Miguel Herrero y Rodríguez de Miñón, precisamente uno de los siete «padres» o ponentes de la Constitución española de 1978 y también miembro del Tribunal Constitucional de Andorra.

Máquina y tragedia: paseo por el poder y la muerte

Si las concepciones materialistas y científicas del espíritu son capaces de conjeturar el instante en el que la materia se transformó en inteligencia, en sensaciones o estados de ánimo, podría añadir, como recalcitrante aficionado a la observación de las máquinas, que siempre me ha intrigado que, misteriosamente, las averías de mi ordenador en ocasiones se solucionan súbita e inexplicablemente cuando el operario del servicio técnico de turno toca el timbre de la puerta.

Sin recurrir a fantasías cinematográficas *geek* ni a las de las máquinas cobrando vida inteligente —la metáfora de Kubrick en *2001*, en la que el poderoso ordenador HAL 9000 toma el mando de la nave, o el paroxismo fantasioso de *Matrix*, en el que un mundo virtual es dirigido por las máquinas, que se climatizan con granjas de seres humanos que les sirven de energía y combustible— creo que algunos artefactos —los coches, en este caso— muestran extrañas tendencias a protagonizar tragedias, como si fueran instrumentos de deidades coránicas y vengativas que destruyen a los hombres cuando éstos tratan de suplantarlos, pobres e ilusos humanos, en su más olímpica potestad.

Es lo que puede deducirse del relato de Jaime Peñafiel y las inconcebibles tragedias vividas en coches suntuosos: desde los Borbones muertos en accidentes de automóvil a la tragedia de lady Di, desde el magnicidio de John Fitzgerald Kennedy a la muerte de la princesa Gracia de Mónaco, desde el asesinato de Carrero Blanco hasta el trágico accidente de Alfonso de Borbón y Dampierre, en el que murió su hijo Alfonso.

O acaso estas tragedias sean consecuencia de la insensata y desaforada ambición de los hombres, cuyas creaciones se vuelven contra su propio hacedor. Hace ya muchos años, un instituto demoscópico americano interrogó con una sola pregunta a amplios segmentos de la ciudadanía: «Si estuviera en su mano crear una máquina que otorgara a la gente gran libertad, grandes cotas de bienestar y felicidad material, pero que cada año se cobrara la vida de decenas de miles de seres humanos, ¿estaría usted dispuesto a que dicha máquina se inventara y se fabricara en serie?». Las

respuestas, en un abrumador y prácticamente unánime porcentaje eran un «No» rotundo. Al final, el encuestador se apiadaba de los encuestados y respondía a su vez: «No se preocupe, porque la máquina ya está inventada y al alcance de cualquiera. Se llama automóvil».

En otros casos, aunque no intervengan deidades vengativas o maléficas, acaso lo hagan organismos bastante menos sobrenaturales, como ciertos servicios de inteligencia. La muerte de lady Di en París, al estrellarse su lujoso mercedes a casi 200 km por hora contra la columna de un paso subterráneo, hizo sospechar a muchos observadores avezados y avanzar hipótesis sobre ciertos procedimientos tecnológicamente muy sofisticados. Como el envío mediante ondas radioeléctricas (algo parecido al funcionamiento del mando a distancia de un televisor) de mandatos al ordenador de a bordo, auténtico «cerebro» del coche, para que se bloquee la dirección, se inhabiliten y dejen de funcionar los frenos y el vehículo acelere al máximo sin que el conductor pueda hacer nada para detenerlo.

Si los salpicaderos hablaran

Las suntuosas tapicerías de cuero de los rolls, los lujosos detalles de *mahogany* (caobas) y otras maderas preciosas, los habitáculos de estos prodigiosos animalitos de cuatro ruedas han sido, son y serán testigos mudos de las ambiciones, pasiones, dramas o tribulaciones de los poderosos. Si los salpicaderos hablaran...

El caso de *El rolls-royce amarillo*, aquel filme de Anthony Asquith (1964) que el autor evoca, es paradigmático: el

suceder si no respondía lo que él quería, si le contrariaba. A lo peor le apartaba de la sucesión, que otros no le faltarían para continuar con el juego... Estoy seguro de que el Príncipe hubiera deseado que las cosas pasasen de otro modo, «sobre todo por respeto a mi padre». Pero aquel dramático día Franco le puso entre la espada y la pared, y no le cupo más remedio que responderle:

—De acuerdo, mi general, acepto.

¿Cuál fue la reacción de Franco? Sólo «sonrió imperceptiblemente y me estrechó la mano». ¡Qué miserable!

Desde ese día «se abrió un período en el que ya se sabía que yo iba a ser el Rey».

3

Conducir, una de sus pasiones

Conducir siempre ha sido una de las pasiones de don Juan Carlos: tanto automóviles como motocicletas. Lo hacía incluso antes de tener permiso de conducir. O cuando acababan de regalárselo sin más, como quien regala un reloj: sin exámenes ni práctica alguna.

La primera vez que condujo en estas circunstancias fue en 1955, al volante de un pegaso propiedad del notario republicano Antonio García-Trevijano, cuando era cadete de la Academia General Militar de Zaragoza. Esta imprudencia fue motivo de una de las grandes broncas que le echó su entonces preceptor, el inflexible teniente general Carlos Martínez Campos, duque de la Torre, y además con toda la razón.

El general Alfonso Armada, que le visitaba con frecuencia, relata este incidente en sus memorias, *Al servicio de la Corona* (Planeta, 1983):

> Una persona que conocí en uno de aquellos viajes a Zaragoza fue el notario de Albarracín, García-Trevijano. Tenía un automóvil Pegaso e invitó al Príncipe a dar un paseo por la carretera general de Barcelona. El general (duque de la Torre) preguntó: «¿Dónde está su alteza?». Y al enterarse de que se

hallaba «corriendo» por la carretera, me conminó a que le dijese al dueño del coche que, como lo repitiese, tomaría una medida drástica contra él.
Se lo dije a Trevijano, pero de una manera más suave.

Del apasionante y apasionado episodio en la vida del cadete Juan Carlos nos ocuparemos tras relatar la historia del Mini azul, el primer y último coche que pudo decir mío y además con carné.

No fue ésa la única ocasión en que el despótico general se vio obligado a intervenir para frenar la afición automovilística de don Juan Carlos.

4

El atropello de un ciclista

La primera vez sucedió en ese mismo año de 1955, meses antes de que el Príncipe ingresara en la Academia General Militar de Zaragoza, cuando residía en Madrid, en el palacio de los Montellanos, donde don Juan Carlos, aunque de prestado, tuvo su primera «casa»; una época en la que el duque de la Torre le planificó una vida rígida, muy dura y muy austera, yo diría que espartana, de horarios rigurosos e inflexibles, y sin un solo minuto que llamar suyo.

El horario de trabajo, de lunes a viernes, comenzaba a las 8 de la mañana, con media hora para el aseo, desayuno y lectura de la prensa; a las 8.30, estudio; de 9.30 a 13.15, clases sobre diversos temas y materias; 13.30 almuerzo y sobremesa en inglés para que practicara; 15.30, deportes en el club de campo; 17.30, clase de análisis matemático; 18.30 merienda; 19, clase de Geometría y Trigonometría hasta las 20.30; media hora de tiempo libre para escribir cartas y realizar llamadas telefónicas hasta las 21.30, cuando se cenaba; y a las 22.30 había que acostarse.

Una vez por semana solía almorzar con su hermano Alfonsito, quien estudiaba en el colegio de Los Rosales. También recibía a la princesa María Gabriela, por aquel entonces una candidata importante (hasta que Franco dijo:

18

En Zaragoza no había aristócratas, pero sí un republicano

A Franco le gustaba estar informado del más mínimo detalle: adónde iba el Príncipe, con quién, qué invitaciones aceptaba... Se contrariaba enormemente cuando se enteraba de que había visitado a personas que no eran de su total confianza.

Era tal la fijación del Generalísimo con este tema que, sin ningún pudor, llegó a confesarle a su primo Franco Salgado-Araujo, a propósito del ingreso de don Juan Carlos en la Academia General Militar: «Me gusta Zaragoza porque tiene la ventaja de que allí no hay aristócratas que intriguen» (12 de mayo de 1955).

Eso se creía él, porque allí, en Zaragoza y ante las mismas narices del duque de la Torre, el cadete príncipe Juan Carlos de Borbón y Borbón conoció por «culpa» de un pegaso no a uno de esos nobles que el Generalísimo odiaba tanto, sino a Antonio García-Trevijano, *Tono* para la familia y los amigos, el protagonista de nuestra historia. Un republicano con el que don Juan Carlos llegó a intimar hasta convertirse en un gran amigo. A pesar de que este republicano le advirtió: «Cuando tú seas rey, yo haré todo lo que esté en mi mano primero para impedirlo y, después, para derrocarte».

Y Franco y el duque sin enterarse. ¡Ja, ja, ja!

19

Franco en aquel año de 1955

El 15 de diciembre de 1955 y por vez primera, el Príncipe jura la bandera como caballero cadete de la Academia General Militar de Zaragoza. El 23 de enero de este año y a propósito de los rumores y especulaciones —en el extranjero y también, pero menos, en España— que se levantan a raíz del encuentro que don Juan y el general Franco habían mantenido en la finca Las Cabezas al respecto de la educación del Príncipe, el dictador había concedido unas polémicas (polémicas hoy) declaraciones al director del periódico *Arriba,* en las que deja bien claro que si don Juan Carlos puede ser llamado un día a regir los destinos de nuestra nación, es lógico y natural que esté preparándose para identificarse con la misma y reunir las condiciones necesarias de idoneidad que fija la propia Ley de Sucesión: «Aunque yo disfrute de excelente salud, mis sesenta y dos años de edad aconsejan hacer lo posible por que aquellos designios que la Ley de Sucesión establece puedan cumplirse».

También hace hincapié, como una amenaza muy velada, en que lo importante no es el nombre del designado para ser el día de mañana rey, sino el contenido de ese nombre. Dice textualmente: «Nuestra lealtad a las fuerzas que integran el Movimiento Nacional y a cuantos aportaron su

sangre y su esfuerzo para la victoria tiene que estar siempre presente en el futuro rey».

Ante la pregunta del director del periódico más franquista de la época al respecto de si se podría asegurar que la monarquía que instaure el joven que en su día pueda ser nombrado rey de España no alterará lo más mínimo los principios de la revolución nacional sindicalista ni la obra acometida por el Movimiento en estos años, Franco respondió: «Lo afirmo de una manera rotunda. Ya he dicho en el mensaje de fin de año que la sucesión del Movimiento Nacional es el propio Movimiento Nacional sin mitificaciones... La monarquía que en nuestra nación pueda un día instaurarse [no emplea la palabra *restaurarse*] no puede confundirse con la liberal y parlamentaria que padecimos, ni con aquella otra influenciada por camarillas de cortesanos que la crítica republicana y liberal nos presentó con objeto de estigmatizarnos».

En otro encuentro, en este caso con corresponsales norteamericanos, Franco declaró al director de la revista norteamericana *U.S. News World Report:* «La monarquía no puede significar, jamás, el poder para los ricos, para los aristócratas, ni para determinados grupos y camarillas. La monarquía, o es eminentemente social y popular, o no puede subsistir». Al referirse a la libertad de prensa reconoció: «No creemos en la existencia de la libertad de prensa... No tenemos inconveniente en decir que tenemos una prensa vigilada en bien de la nación y para impedir que vengan a comprarnos los periodistas comunistas. Además, la censura es tan benévola que, en realidad, no debería llamarse censura».

Estas declaraciones se comentan por sí solas.

20

Así fue el año 1955 de nuestro pegaso

El año 1955, en el que don Juan Carlos jura bandera y conoce a Antonio García-Trevijano y su pegaso, fue un año apasionante e informativamente muy interesante, tanto en la esfera política como en la social. Se trata del año en que la URSS se refuerza con la firma del Pacto de Varsovia en respuesta a la creación de la OTAN, lo que supone una nueva amenaza a la paz mundial.

En el plano internacional, desaparecen grandes figuras del pensamiento y las letras, incluidos tres premios Nobel: el 11 de marzo fallece a los setenta y tres años sir Alexander Fleming, el descubridor de la penicilina, que tantas vidas ha salvado; el 18 de abril el mundo entero se conmueve por la muerte en la ciudad universitaria de Princeton (Estados Unidos) de Albert Einstein, el padre de la teoría de la relatividad por la que recibió el Nobel en 1921, tenía setenta y seis años; el 12 de agosto, a los ochenta años, muere el escritor alemán (nacionalizado norteamericano en 1944) Thomas Mann, Nobel en 1929, maestro de la novela y autor de la famosa *La montaña mágica,* su obra más conocida junto a *Muerte en Venecia.*

También España pierde este año a dos grandísimos intelectuales: primero fue la escritora santanderina Concha Espi-

na, el 19 de mayo, a los ochenta y seis años y en su casa madrileña de la calle de Alfonso XII: la autora de *La esfinge maragata,* que le dio fama universal, estaba ciega. El 18 de octubre fallece José Ortega y Gasset, célebre ensayista, filósofo y catedrático de Metafísica de la Universidad Central de Madrid, a los setenta y dos años.

El 5 de abril, Winston Churchill, renuncia al cargo de primer ministro del Reino Unido. Acababa de cumplir ochenta años.

Fue asimismo el año de la caída, el 20 de septiembre, del peronismo. La Iglesia, el Ejército y la crisis económica derrocaron al general Juan Domingo Perón.

A sus cuarenta y cuatro años, el argentino Juan Manuel Fangio se asegura, a mitad de temporada, el campeonato mundial de automovilismo, el tercero de su historial; logró lo que ningún piloto había conseguido antes.

En el plano político español, el 14 de diciembre, víspera de la jura de bandera del Príncipe, el régimen franquista obtiene un sonado triunfo internacional con el ingreso de España en la ONU. Sorprendentemente la Unión Soviética vota a favor de ese ingreso, mientras que México (refugio de exiliados españoles) y Bélgica (otro tanto) se abstuvieron. Con ello concluía el aislamiento internacional al que había estado sometido el país desde el fin de la Segunda Guerra Mundial.

En el plano social, el romance del año 1955 lo firma la boda sorpresa, la boda relámpago, de Lucía Bosé, famosa actriz italiana, y el torero Luis Miguel Dominguín. Se habían conocido en Navidad y se casaron el 1 de marzo por lo civil en Las Vegas (matrimonio no reconocido en la España franquista) y por la Iglesia en Madrid el 19 de octubre.

Luis Miguel lo hizo forzado por determinadas circunstancias: Franco se negaba a invitarle a las cacerías porque no estaba casado como Dios manda.

Rafael Sánchez Ferlosio gana el Premio Nadal por su novela *El Jarama.*

A los treinta y tres años, Juan Antonio Bardem recibe su mayor reconocimiento internacional con su película *Muerte de un ciclista,* que logró el premio de la crítica en el festival de cine de Cannes el 18 de mayo. ¡Oh, casualidad!: el filme estaba interpretado por Lucía Bosé.

En cualquier caso y cinematográficamente hablando, este año será siempre recordado por la trágica muerte, el 30 de septiembre, en la ciudad californiana del Paso Roble, de una de las más jóvenes estrellas de Hollywood: James Dean, quien en menos de dos años protagonizó tres películas que siempre figurarán con caracteres de oro en la historia del cine: *Al este del Edén, Rebelde sin causa* y *Gigante.* La culpa la tuvo el coche que conducía: un porsche Spyder, tan importante en la historia del automovilismo como el pegaso de Antonio García-Trevijano.

Si aquel coche acabó con la vida de uno de los más grandes actores del cine de todos los tiempos, a pesar de su juventud, el pegaso fue el inicio de una buena amistad, mientras duró, entre un republicano y el hoy Rey de España. Un republicano que no sólo pretendía cargarse la dictadura de Franco, sino también la monarquía de Juan Carlos.

21

El pegaso, un coche de película

El mítico coche deportivo pegaso fue un capricho de la Empresa Nacional de Automóviles, Enasa, fundada por Wifredo Ricart dentro del Instituto Nacional de Industria, el famoso INI, de cuyo presidente —el general de División del Arma de Ingenieros Navales Juan Antonio Suanzes— recibió el encargo de fabricar un símbolo que representase el orgullo del país por su perdido pasado industrial. En aquel momento estaba muy presente la referencia a los lujosos hispano-suiza, fabricados en las mismas instalaciones del barrio industrial de La Sagrera, Barcelona, de donde habían de salir los pegaso. Su diseñador técnico fue precisamente el ingeniero Ricart.

El deseo de éste era que gran parte de las piezas del pegaso fuesen realizadas en la propia fábrica, con apenas subcontratación. Sólo algunos componentes se adquirirían a terceros y otros, el equipo de encendido Bosch, las ruedas con llantas de aluminio Borrani, los frenos Lockeed, y demás, eran de importación. Todo ello en un momento de total aislamiento económico y político de España.

Los pegaso deportivos Z-102 y Z-103 fueron fabricados entre 1951 y 1957. Estos automóviles disponían de un dise-

ño, una tecnología y una calidad industrial de primer nivel para la época, encontrándose entre los automóviles de mejor fabricación a nivel mundial, según los expertos. Entre los propietarios de estos lujosísimos coches se encontraban nada menos que el sah de Persia, cuyo pegaso estaba considerado el mejor y más bello que se fabricó nunca; el barón Thyssen, cuyo pegaso carrozado por Saoutchik estaba tapizado en piel de leopardo, siendo de oro de veinticuatro quilates los accesorios y tiradores; Leónidas Trujillo, presidente de la República Dominicana más tarde asesinado; Craveiro Lopes, el presidente de Portugal; y Antonio García-Trevijano, nuestro protagonista.

Los pegaso participaron en diversas competiciones, entre las que cabe destacar las veinticuatro horas de Le Mans en 1953 y la carrera panamericana de 1954 en México, ganada nada menos que por Juan Manuel Fangio. Igualmente se obtuvieron diversos récords, como el coche de producción más rápido del mundo en la autopista de Jabbeke, Bélgica, donde alcanzó la velocidad de doscientos cincuenta kilómetros por hora.

La falta de fondos económicos, los problemas técnicos y mecánicos y un precio de quince mil dólares de la época propiciaron el final de estos vehículos extraordinarios. Pegaso cesó en la producción de automóviles en 1957, después de haber producido un total de ciento veinticinco. El resto de los coches a medio fabricar, utillajes, moldes y recambios fueron destruidos o vendidos como chatarra, dispersándose su archivo y los planos de fabricación, lo que supuso una pérdida irreparable.

En la actualidad se estima que ha sobrevivido en torno a un 85% de todos los coches producidos por Pegaso. El pre-

cio medio de remate de estos vehículos en subasta puede llegar a alcanzar hasta un millón de dólares.

Este mítico, exclusivo y legendario coche Pegaso, español, con el que Antonio García-Trevijano conoce en 1955 al entonces príncipe Juan Carlos de Borbón y Borbón, cadete en la Academia General Militar de Zaragoza, era además un automóvil de película. Una de ellas todavía se emite de tanto en tanto: *The Spanish Affair,* protagonizada por Richard Kiley. Se rodó íntegramente en España y aborda el diario de viaje de una pareja que recorre el país en un pegaso descapotable.

La presencia de esta joya automovilística en el mercado, poco después de la Segunda Guerra Mundial, cuando Europa se encontraba en medio de su recuperación económica, causó una gran sensación por su ajuste y acabado realizado con admirable perfección. El diseño de Touring daba cuenta inmediata de la herencia italiana. El caballo volador de Pegaso se convirtió en el sueño de todo multimillonario, entre ellos Barney Quinn, un norteamericano que llegó a España a comienzos de 1954 como responsable de la construcción de la base aérea de Torrejón de Ardoz y que ese mismo año contrajo matrimonio con una joven española. Una vez finalizadas las obras, obtuvo la condición de residente y se quedó a vivir en Madrid; apasionado de los coches, pero sobre todo del pegaso, antes de dejar Estados Unidos ya había competido con éxito en carreras de coches deportivos, y se unió al Real Automóvil Club de España.

En 1961 adquirió uno de los últimos pegaso Z-102-SS, coupé, con el que logró (eso se le atribuye) realizar el tra-

yecto Madrid-Málaga, vía Granada, en cuatro horas treinta y ocho minutos. Una heroicidad teniendo en cuenta el estado, entonces, de las carreteras españolas.

Si antes nos hemos referido al pegaso como protagonista cinematográfico, también lo fue literario gracias precisamente a Barney Quinn, que se convirtió, más tarde, en novelista acreditado y especializado en historias de aventuras del Oeste americano, y que incluyó el famoso coche en una novela de misterio titulada *El asesino del pegaso.*

El coche del caballo volador, fuente de orgullo por el estatus que proporcionaba a sus propietarios, se exhibió y obtuvo el primer premio en el autorama de Sacramento; el segundo en el concurso de elegancia Macerro en Davis, California; y el primer puesto en el concurso de elegancia de San Francisco.

En la exposición de París de 1955, donde lo descubrió nuestro protagonista, Antonio García-Trevijano, fue la joya indiscutible que tanto impresionaría al entonces príncipe Juan Carlos.

22

El cadete, el mexicano y su pegaso

La apasionante historia del pegaso de Tono se inicia en este interesante año de 1955, cuando el cadete de la Academia General Militar de Zaragoza don Juan Carlos de Borbón y Borbón se lo encuentra aparcado a la puerta del Gran Hotel de la capital aragonesa, donde tenía una habitación, permanentemente reservada (como ya hemos mencionado con anterioridad al referirnos a su preceptor en aquella época, el teniente general Martínez Campos, duque de la Torre), para sus fines de semana libre de servicio.

En el citado hotel, que todavía está abierto al público con la misma categoría que poseía entonces —sigue siendo, si no el mejor de Zaragoza, sí el de más clase—, también se alojaba el propietario del coche que tanto debía de impresionarle al actual Rey de España.

No se conocían entre ellos, pero, al salir un día del hotel, García-Trevijano vio a aquel muchacho que sólo tenía diecisiete años observando, con todo detenimiento, aquella joya automovilística bajo la dura y poco amable mirada de su estricto preceptor.

—¿Te gusta? —le preguntó tuteándole, aunque sabía que se trataba del príncipe Juan Carlos.

—Sí. Mucho. Pero ¿qué es? ¿Un coche de carreras?

—Sí. Un pegaso.

—¿Eres mexicano? —le preguntó el caballero cadete al verlo tan moreno, con aquellos grandes bigotes negros y tocado con sombrero de paja.

—Claro que soy mexicano.

—¿Es tuyo o eres probador de coches?

—No estoy en nómina de nadie, pero me llaman de casas como Ferrari, Mercedes o Pegaso para que pruebe sus modelos de carreras.

A Tono le extrañaba que aquel muchacho que hablaba con él sobre el coche no hiciese más que volver la cabeza hacia el general, que le observaba sin quitarle ojo. No hay que olvidar que la misión del duque de la Torre consistía en velar por la integridad del Príncipe y controlar todos sus pasos, pero sobre todo sus amistades. La imagen del futuro rey, hablando con un desconocido de aspecto más que sospechoso junto a aquel bólido espectacular, no era precisamente para quedarse tranquilo. Bien sabía Juan Carlos que el general Martínez Campos no iba a permitirle lo que estaba deseando: subirse al pegaso.

Aprovechando que el preceptor entró un momento al hotel, ese momento que él estaba esperando, se dirigió al «mexicano»:

—Me gustaría subir al coche para dar una vuelta. Si tú quieres, por supuesto —le dijo con humildad.

Contento por haber eludido la vigilancia e ignorante de la ira que la travesura iba a desatar en su preceptor —enfado al que ya se ha hecho alusión al tratar la historia del Mini azul borbón—, Juan Carlos se acomodó junto al conductor. García-Trevijano estaba dispuesto a comprobar si aquel jovencito sería capaz de soportar, sin asustarse, los

doscientos cincuenta kilómetros por hora a los que con toda la intención puso al pegaso, aprovechando una recta de varios kilómetros que existía entonces en la llamada carretera de Barcelona o carretera de Ronda. Fácil es de suponer en qué estado se encontraba el firme en aquella época. Pero la sorpresa de Trevijano fue no sólo comprobar que el Príncipe no se asustaba, sino que estaba entusiasmado.

Era la primera vez que don Juan Carlos subía a un vehículo de tal categoría, pero sobre todo a aquella endiablada velocidad; no olvidemos que en aquella época don Juan Carlos acababa de estrenar el carné de conducir.

El único coche que don Juan Carlos había visto en su casa era el viejo mércury, cuya historia aparece en *La infancia real,* de Juan Antonio Pérez Mateos (Mr Ediciones, Madrid, 2004):

Nada más llegar don Juan a Portugal, el 12 de enero de 1946, ordena que se metan las maletas de todos en su pequeño automóvil Mercury. El embajador de España en Lisboa, que había acudido a recibir a la familia real al aeropuerto de la capital portuguesa, le muestra un suntuoso páckard.

—Aquí está el coche de vuestra majestad —le dice Nicolás Franco.

—Pero ése es tu coche, ¿no es así, embajador?

—No, señor, es el coche que el Gobierno español pone a disposición de vuestra majestad.

Don Juan se vuelve hacia Ramón Padilla, su secretario:

—Ramón, pídeme un taxi, por favor.

Y dirigiéndose al embajador le dice como despedida al tiempo que sube al taxi:

—Los reyes no cobramos mientras no funcionamos.

También tuvo don Juan Carlos un bentley muy pequeño, para niños, una verdadera monada cuyo motor él mismo y su hermano Alfonsito montaron y desmontaron en más de sesenta ocasiones, tal era su pasión por los coches, mantenida hasta hoy. Precisamente un bentley de verdad, un bentley Continental Flying Spur, una de las berlinas más importantes del mercado y cuyo valor supera los doscientos cincuenta mil euros, le fue regalado en el año 2005. Se acordaría de aquel otro, de juguete, de sus años de infancia tan modestos ellos.

Tan entusiasmado estaba Juan Carlos con el pegaso que se atrevió incluso a pedirle al conductor, con una total falta de pudor, un pequeño favor:

—¿No te importaría llevarme a la academia para que me vean mis compañeros bajar de este coche?

El mexicano se lo estaba pasando en grande con aquel muchacho, el Príncipe, que ignoraba que él conocía su identidad; sólo le había revelado que era un cadete, nada más.

A partir de ese día don Juan Carlos se obsesionó con «el mexicano», que le había confesado que disponía de una habitación reservada permanentemente en el Gran Hotel, y sobre todo con el coche, o tal vez con los dos.

—¿Vienes todas las semanas? —se aventuró a preguntarle Juan Carlos.

—Sí. Todas las que puedo.

Desde entonces empezaron a verse con mucha frecuencia. Le gustaba no sólo subirse al pegaso, sino que le dejara conducir.

—¡Si el duque se entera, la tenemos! ¡No sabes lo serio que es! —le confesó un día que puso el coche a doscientos cincuenta kilómetros por hora.

La gran sorpresa, para el dueño del coche, es que conducía muy bien.

El Príncipe se había dado cuenta de que García-Trevijano no sólo salía con las niñas bien de Zaragoza, sino también con las tías más guapas y espectaculares. No era difícil. Se trataba de un hombre atractivo, exótico, con aspecto de ser muy macho, adinerado y propietario de un flamante pegaso; además, tenía la mejor edad, veintisiete años, diez más que Juan Carlos, quien se aventuró un día a pedirle:

—Antonio, yo quiero salir con esas amigas tuyas.

Y Tono estaba tan seguro de sí mismo y de su poderío, en todos los sentidos, que sabía que aquel muchacho con aspecto de panoli no era un peligro; difícilmente podría competir con él.

—Bien. Te invito a comer o merendar y te las presento.

Y le presentó a la Cuqui, o a la Venezolana, y a otras muchas con las que iban a bailar y de copas por el «tubo» zaragozano.

No es que el Príncipe fuera tonto ni ingenuo. Pensaba que —como bien lo suponía el «mexicano»— no tenía la menor idea de quién era él ni lo que pasaba en España, ni tampoco para qué se estaba preparando. Nada menos que para ser Rey de España.

23

«¡Juanito, tú eres tonto!»

Y llegó la Navidad de 1955, y con ella las vacaciones. Como todos los cadetes de la Academia General Militar de Zaragoza, Juan Carlos se dispuso a pasarlas en familia, y viajó a Estoril con el fin de reunirse con sus padres y sus hermanos Pilar, Margarita y Alfonsito, en Villa Giralda.

No siempre vivieron aquí los condes de Barcelona y su familia desde que el 2 de febrero de 1946 «llegan a Portugal, poco más que con lo puesto» (*Seis generaciones de Borbones y un cronista,* Carlos Sentís, Destino, 2004). Lo hacen procedentes de Suiza con el deseo de instalarse, de modo permanente, lo más cerca posible de España, y se llevó a cabo «no sin trabas oficiales por parte del Gobierno franquista» (*Franco y los Borbones,* Xavier Casals, Planeta, 2005). Desde aquel mes de febrero de 1946 ocuparon primero Villa Papoila y después Villa Bellver. No habían transcurrido dos años cuando se trasladan, en el otoño, a Casa da Rocha, en espera de que finalizaran las obras en Villa Giralda en febrero de 1949 («Franco presiona al dictador Salazar para que don Juan abandone Portugal.» *La monarquía por la que yo luché,* José María Gil Robles, Taurus, 1976).

Al año siguiente, en 1950, la poderosísima policía política portuguesa —la tristemente famosa PIDE (Policía Inter-

nacional y de Defensa del Estado)— conminó al conde de Barcelona a partir de inmediato. (*Un reinado en la sombra,* Pedro Sáinz Rodríguez, Planeta, 1982; *La infancia real,* Juan Antonio Pérez Mateos, ob. cit.). El pretendiente al trono de España se negó a ello.

Así pues, en la Navidad de 1955 el Príncipe llega a Villa Giralda procedente de Zaragoza, entusiasmado con su amigo «mexicano» y su pegaso, de los que no deja de hablar a su padre.

—Papá, ¡qué coche!, ¡qué mujeres! ¡No te puedes ni imaginar cuánto dinero maneja!

(El Príncipe tenía entonces una asignación mensual de sólo quince mil pesetas.)

Cansado de oírle hablar todo el día del «mexicano», don Juan decide hacerle una pregunta a su hijo.

—¿De qué color dices que es el coche?

—Gris plata, papá. Y la capota azul marino —le aclara el Príncipe.

—Ese mexicano que tanto te ha impresionado y del que te has hecho íntimo amigo, ¿tiene un bigote muy grande y se llama por casualidad Antonio?

—Sí, sí, papá, muy grande, un bigote muy grande.

Mirándole a los ojos y con ese vozarrón que don Juan tenía, le dice a su hijo:

—Juanito, hijo mío, tú no es que seas ingenuo, es que eres tonto, pero que muy tonto. Te han tomado el pelo. Ese mexicano tuyo es Antonio García-Trevijano, un notario granadino, íntimo amigo mío. Y, además, un peligroso republicano.

—¡Pero si no me ha hablado nunca de política! ¡Nunca! Sólo de mujeres, de coches, de diversiones —se justifica avergonzado Juanito.

—No te ha hablado de política, ni te ha querido decir nada para no comprometerte —le tranquilizó su padre.

Y le informó, con todo detalle, de que García-Trevijano era no sólo un importante y peligroso republicano con mucho dinero, sino enemigo acérrimo de Franco y enemigo suyo pero muy leal. Además, le dejó claro que ese hombre no tenía ni una sola gota de sangre mexicana en sus venas y que lo único que pretendía era derribar al Caudillo. «Para eso está dispuesto incluso a ayudarme.»

24

El mexicano del pegaso: un notario español y republicano

Antonio García-Trevijano, el propietario del pegaso que tanto había impresionado al cadete Juan Carlos de Borbón y Borbón, había nacido en Granada el 18 de julio de 1927. Era uno de los ocho hijos de un registrador de la propiedad, también republicano, que había pertenecido al grupo del socialista Fernando de los Ríos, y era (y sigue siéndolo) un político y pensador republicano, casado, con dos hijos, y notario. También fue profesor de Derecho mercantil en la universidad granadina.

Republicano convencido desde su juventud, fue uno de los protagonistas más relevantes en la oposición a la dictadura de Francisco Franco: el político de la España que no pudo ser.

Ya en 1967, en pleno franquismo, se convirtió en el principal organizador de la reunión clandestina de Comisiones Obreras en la fábrica de Medias Vilma (plaza de Castilla), donde se preparó la huelga de octubre de 1967. Sin pertenecer a ningún partido político, siendo uno de los abogados más famosos de España, García-Trevijano pidió la estrategia de la ruptura pacífica de la dictadura y comprometió a todos los partidos en un pacto de rechazo a la Monarquía, a no ser que ésta recibiera el respaldo de los españo-

les en un referéndum donde se pudiera elegir, con absoluta libertad, la República.

Trevijano conocía a don Juan desde los años cincuenta, y, desde entonces, tuvo la convicción de que si se lo proponía, podía convertirse en rey de España.

En marzo de 1968 fue el organizador del debate, en el Hotel Meliá de Madrid y ante dos mil personas, sobre *El desafío americano,* de Servan Schreiber, convirtiéndolo en una manifestación de la libertad contra la dictadura y un conato de la rebelión de la juventud que dos meses más tarde estallaba en París, con el famoso Mayo del 68.

En el mismo año, García-Trevijano ayudó a organizar y a dirigir la independencia de Guinea Ecuatorial, para la que redactó su Constitución democrática, que no llegó a entrar en vigor porque el Gobierno de Franco impuso la Constitución redactada por Miguel Herrero y Rodríguez de Miñón, con la que Francisco Macías Nguema se proclamó presidente vitalicio y se mantuvo en el cargo hasta que su sobrino, el actual presidente Teodoro Obiang, ordenó fusilarle.

Por sus actividades políticas, a Trevijano se le retiró en cinco ocasiones el pasaporte, se le multó en otras dos; la policía le detuvo tres veces, sufrió un gran atentado por sus declaraciones a la BBC cuando Franco agonizaba, se le procesó, por el Tribunal de Orden Público (TOP), por un delito contra la forma de Estado (la Monarquía) y fue encarcelado por mandato de Fraga.

Tono, que es un orador excepcional, culto, erudito y flexible, parece haber guardado dentro de sí la clave para entender qué pasó realmente entre don Juan y don Juan Carlos, entre el heredero y el pretendiente; entre el padre

y el hijo, a quien le pronosticó en 1955, el año en que se conocieron en Zaragoza: «Cuando seas rey, haré todo lo que esté en mi mano para que dejes de serlo; lo primero que tienes que hacer es meterme en la cárcel». Como así sucedió. Pero ésta es otra historia apasionante de próximos capítulos.

25

Una minuta que valía... un pegaso

¿Qué hacía Antonio García-Trevijano en Zaragoza, aquel año de 1955? Muy sencillo: acababa de ganar las oposiciones a notario y ocupaba la vacante de Montalbán, un importante pueblo de la provincia de Teruel.

Cuando se convirtió en notario, lo primero que hizo fue renunciar a la parte de la herencia que en su día le correspondería (no sólo la de sus padres, sino también la de sus abuelos, que eran muy ricos) y lo hizo en favor de sus siete hermanos. Tal era la seguridad que Tono tenía en sí mismo y en sus cualidades para triunfar en la vida. Aunque el día que tomó posesión de la notaría sólo sabía que era un notario, pero de dinero, cero. Y, por supuesto, del pegaso... nada de nada.

No habían transcurrido veinticuatro horas cuando se presentaron en su despacho los condes de Figols, propietarios de la empresa Minas y Ferrocarriles Utrilla. Los aristócratas llevaban muchos años sin poder hipotecar unas tierras para pedir un crédito, ya que mantenían un litigio, un contencioso con cientos de personas del pueblo. Hasta entonces, ninguno de los notarios que habían precedido a Tono había hecho nada, porque no sabían, porque no querían o porque no pudieron.

Trevijano se quedó sorprendido y extrañado. Con esa seguridad y arrojo que siempre le ha caracterizado, les prometió que lo solucionaría.

—¿Qué necesita usted? —le preguntaron los condes.

—Nada. Sólo que me pongan un escribiente, con buena letra.

En tres meses, trabajando veinticuatro horas diarias, logró hacer más de mil escrituras, actas de notariado, acreditando que aquellos habitantes del pueblo eran los propietarios de los terrenos y los condes, propietarios de la mina. Se inscribieron en el registro y éstos pudieron solicitar la hipoteca.

El trabajo fue tan grande, tan intenso, que la primera minuta que pasó fue muy importante: cuatrocientas cincuenta mil pesetas de 1955, cantidad que los Figols abonaron en Zaragoza mediante un cheque nominativo a cobrar en Madrid, en el Banco de Crédito Industrial.

Aprovechando su estancia en la capital aragonesa para recoger el cheque, decidió ir al cine. En esa época, antes de la proyección de la película se emitía el llamado nodo; una especie de magazín cinematográfico, de inserción obligatoria, que recogía los acontecimientos políticos, sociales y deportivos más importantes de la semana. En el nodo de aquel día, el notario García-Trevijano, con su cheque nominativo de casi medio millón de pesetas en el bolsillo, vio algo que le llamó mucho la atención: un coche muy espectacular al que le habían dado el primer premio de elegancia en el Salón Internacional del Automóvil de París. Era un pegaso, el pegaso de nuestra historia, descapotable, de carrocería de color plata y capota azul marino, y según afirmaba la voz en *off* del noticiario, hasta entonces sólo se habían

fabricado dos modelos: uno de carrocería francesa, un poco cerrada, y otro de carrocería italiana, modelo Barqueta, también descapotable, que era una maravilla. Este segundo era el del premio no sólo en París, sino también en Chicago.

Y como García-Trevijano tenía más que afición, pasión, diría yo, por los coches, y siendo hombre impulsivo y caprichoso, nada más llegar a Madrid telefoneó a la casa Pegaso. Le atendió Joaquín Palacios, que había sido experto corredor de la fama de un Portago y que, por aquella época, trabajaba en la casa. Éste le puso en contacto con José Ruiz-Giménez, hermano del futuro ministro Joaquín, que en aquel entonces era el representante en España de la firma.

—Quiero comprar el pegaso que tenéis expuesto en París.

—Ese coche vale mucho dinero —le explicó.

—No importa. Dime cuánto —le respondió no sin cierta chulería.

—Quinientas mil pesetas.

—Sí. En efecto es muy caro. Yo sólo tengo cuatrocientas cincuenta mil —le respondió con otro tono más humilde.

Pero como Tono no quería quedarse sin el coche, intentó chalanear el precio.

—No es lo mismo comprar el coche recién salido de fábrica que hacerlo cuando ya ha estado en exposiciones...

El razonamiento de Antonio García-Trevijano fue tan convincente que José Ruiz-Giménez aceptó la contraoferta.

—De acuerdo.

—Retiradlo ya de la exposición y traedlo para España. El coche está comprado en firme.

26

La curva del notario

Desde que lo recibió se convirtió en el preferido. Aunque por supuesto poseía otros más modestos, utilizaba el pegaso no sólo para ir a la notaría y hacer excursiones, sino también para ligar.

Cierto es que como era notario, soltero, y con aquel impresionante aspecto de macho mexicano, ligaba mucho. Pero con ese coche mucho más; debía de llamar la atención aquella joya automovilística circulando por las horribles carreteras de la zona, conducido por un joven con aspecto de indiano, vestido de blanco, tocado de un gran sombrero de paja y acompañado de bellísimas mujeres.

Ignoro si los más viejos del lugar lo recordarán, pero entre Montalbán, donde tenía la notaría, y Teruel (o entre Montalbán y Zaragoza) existía, desconozco si todavía sigue existiendo, una curva conocida como «la curva del notario». En ese punto podía haber terminado la vida de Tono y la del pegaso.

Se dio la circunstancia de que por esas fechas se había quedado vacante la notaría de Teruel. García-Trevijano decidió hacerse cargo de ella, provisionalmente, y con ese motivo se trasladó a vivir al parador de turismo, aunque varios

días a la semana tenía que trasladarse de Teruel a Montalbán para hacer escrituras.

Un día invitó a tres chicas, entre ellas la directora del parador, a que le acompañaran. A la salida de una de las curvas de aquella carretera de entonces, se encontró frente a un gran camión con remolque que ocupaba la calzada casi por completo. A un lado, un talud del monte; al otro, un barranco. Pero como Trevijano era un gran conductor con mucha habilidad, tuvo los reflejos suficientes como para no morir en el intento.

Sabiendo que podía meter todas las velocidades largas y cortas sin poner el pie en el embrague, Tono pisó fuerte, dio un golpe de volante y metió las ruedas de la derecha, todavía a unas seis mil revoluciones por minuto y a ciento treinta kilómetros por hora, en la cuneta, mientras que las ruedas de la izquierda quedaban en el aire, con el coche totalmente volcado en un intento de pasar de lado.

Pensó que estaba demostrando la soberbia calidad del pegaso, pero no había espacio, y aunque se salvó de un choque frontal y posiblemente de la muerte, el camión le rozó y su caballo volador salió despedido por una ladera de más de diez metros de altura, bajo la que había un sembradío que acababan de regar y sobre el que aterrizaron.

Ninguno de los pasajeros salió disparado fuera del coche. No porque llevaran puestos los cinturones de seguridad, sino por lo apretados que iban. No hay que olvidar que el vehículo tenía capacidad para un máximo de tres ocupantes, e iban cuatro. Cuando el notario logró subir a la carretera, gateando por la ladera, se encontró al camionero tumbado en el suelo: buscaba, bajo el camión, el pegaso.

27

«Lo primero: meterme a mí en la cárcel»

Finalizadas las familiares vacaciones navideñas en Estoril, el Príncipe regresó a Zaragoza para incorporarse a la Academia General Militar. Volvía con el resentimiento de haber sido engañado por aquel «mexicano» del pegaso que, según su padre, le había tomado el pelo y le había hecho pasar por tonto.

Lo primero que hizo fue llamarle por teléfono.

—Antonio, ¿por qué no me has dicho quién eres? Me has engañado. Quiero comer contigo hoy mismo.

—Lo siento. No puedo. Tengo a un invitado que ha venido de Granada, Manuel Garrido, catedrático de Filosofía.

—No me importa. Yo también voy —insistió el Príncipe.

—De acuerdo. Será en el Restaurante Savoy, que está en la calle del Coso. Ahí te esperamos.

Allí llegó don Juan Carlos, dispuesto a exigirle al falso mexicano una explicación.

—Desde que sé quién eres estoy inquieto. El respeto que mi padre siente por ti te salva de que te diga lo que te mereces. Me ha asegurado que eres la persona que más sabe de política en España. Si es así, me gustaría preguntarte una cosa: ¿crees que seré rey algún día?

—¡Hombre, eso seguro! ¡Claro que lo serás! Pero en el momento oportuno.

Don Juan Carlos no se atrevió a preguntarle si antes o después que su padre. Pese a ser todavía tan joven, posiblemente ya intuía que su padre no iba a reinar nunca.

—¿Qué es lo que tengo que hacer cuando sea rey? —se atrevió a preguntarle con cierta ingenuidad.

—Muy sencillo. En cuanto seas rey, lo primero que tienes que hacer es meterme en la cárcel.

—¿Por qué? —le preguntó desagradablemente sorprendido el Príncipe.

—Porque iré a por ti. Yo sólo acepto la Monarquía si el pueblo la acepta, y en ese caso, rey será tu padre. Y tú lo serás cuando te toque. Si no es así, yo no lo aceptaré nunca porque soy republicano.

—¿Lo dices en serio o en broma?

—¡Muy seriamente, muchacho! Por ello digo y repito que lo primero que tienes que hacer, si aceptas ser rey por encima de tu padre, es meterme en la cárcel. Desde ese día, seré tu enemigo y haré todo lo que esté en mi mano para que dejes de serlo. Ahora vamos a celebrar que somos amigos y compañeros de juerga. Brindemos por esta amistad que tiene fecha de caducidad.

28

...Y le metió en la cárcel

Mientras Franco vivió, Antonio García-Trevijano —aunque tuvo muchos problemas, y se le retiró en varias ocasiones el pasaporte— nunca fue detenido, nunca ingresó en prisión. Pero una vez fallece el dictador y Juan Carlos es proclamado rey el 22 de noviembre de 1975, esto cambia: cuatro meses después de la coronación del Rey de España, Trevijano ingresa en prisión, como él mismo ya le había pronosticado.

¿El motivo? La fundación de la Junta Democrática, con socialistas y comunistas, a quienes reunía en su despacho del paseo de la Castellana, para intentar acabar con la Monarquía restaurada, para intentar derrocar a su amigo Juan Carlos.

No llevaba unas semanas preso en la cárcel madrileña de Carabanchel, cuando acudió a verle Chimo Muñoz Peirat, diputado de las filas de Suárez, amigo del Soberano.

—Vengo a verte de parte del Rey para decirte que, aunque le duele que estés en la cárcel mientras él está sentado en el trono, no puede hacer nada porque es un tema personal de Manuel Fraga, y que lo siente muchísimo.

—Dile a Juan Carlos que se quite todas las preocupaciones y recuérdale las palabras que le dije en el Restaurante

Savoy de Zaragoza: que cuando fuera rey, lo primero que tenía que hacer era meterme en la cárcel. Lo ha cumplido, por lo tanto, no existe ningún problema por mi parte. Esto estaba previsto hace años.

Ignoro si le pidió a Muñoz Peirat que le recordara al Rey la segunda parte de aquella conversación. Porque si don Juan Carlos había cumplido lo que Tono le predijo en la comida del Savoy de Zaragoza, ahora le quedaba a García-Trevijano cumplir su parte: intentar derrocarle. ¡Y vive Dios que lo intentó! Impidiendo, incluso, que fuera rey. Para ello hay que retroceder en nuestra historia hasta el año 1968.

Cuando don Juan regresa del exilio para apadrinar a su nieto el príncipe Felipe, telefonea a García-Trevijano y le pide que acuda a verle sin que se entere Areilza, por aquella época secretario del consejo del conde de Barcelona. Deseaba que le preparase una serie de entrevistas con miembros de la oposición a la dictadura, también con el directivo de la banca privada Alfonso Escámez. Pero que no se enterara nadie. Ni siquiera su hijo el príncipe Juan Carlos.

Después de que don Juan se hubiese marchado para regresar al exilio, don Juan Carlos llama a su amigo Trevijano y le invita a comer a la Zarzuela. Se trataba del reencuentro de dos viejos amigos. A los postres, el Príncipe le solicitó una información: quería saber quiénes, en el entorno de su padre, estaban a su favor y quiénes a favor del conde de Barcelona.

Ante la airada sorpresa de Trevijano —«¿Tú a qué estás jugando?»—, don Juan Carlos se dio cuenta de que había metido la pata. Sin esperar al postre, Tono, como le llamaba el Príncipe, se levantó y se marchó. Consideraba la pre-

gunta una traición a su padre, a quien telefoneó solicitando una audiencia. En pocas horas, con su pegaso, se presentó en Estoril.

En el transcurso de una cena, en el Hotel Palacio, le contó a don Juan el almuerzo con el Príncipe.

—¡Lo ves! Ya te lo decía yo. Lo sabe. Lo sabe. Al menos es consciente de ello —le dijo con indignación a Pedro Sáinz Rodríguez, que también asistía a la cena.

Después de esto, Tono no volvió nunca más a la Zarzuela. Sin embargo, cuando Franco nombra sucesor a título de rey a don Juan Carlos, el conde de Barcelona llama a García-Trevijano, el día de la Virgen del Carmen. Lo hace personalmente y no por medio de su secretario, para comunicarle que «lo peor ha sucedido». Había recibido una carta de Franco y le solicitaba a Tono que fuera a verle enseguida.

García-Trevijano, que se estaba preparando para marcharse a Comillas con la familia de vacaciones, suspendió el viaje, cogió su pegaso (siempre el pegaso presente en esta historia) y se fue a Estoril.

La situación en Villa Giralda era desoladora. Don Juan se encontraba totalmente solo, hasta el extremo de que fue él quien personalmente le abrió la puerta a su amigo Antonio García-Trevijano. Y le entregó una carta que le había llevado en mano, esa misma mañana, el embajador de España en Lisboa, Giménez-Arnau: «Querido infante: le comunico que he tenido a bien nombrar sucesor a título de rey a su hijo, el príncipe don Juan Carlos».

El pobre conde de Barcelona, aturdido, indignado, humillado, no sabía qué hacer.

—Evidentemente, ante esto tiene que responder su alteza ahora mismo.

—Ahora mismo —le dijo Tono.

Don Juan le facilitó unos folios, papel de calco y una máquina de escribir. Tono redactó la carta del conde de Barcelona al general Franco, al hombre que acababa de desposeerle del trono y posiblemente de todo el poder de la sucesión dinástica. Juan Carlos había aceptado no por deslealtad hacia su padre, sino porque el poder al que debía obedecer no lo tenía don Juan sino Franco. Nadie como García-Trevijano vivió tan de cerca aquel íntimo drama familiar entre padre e hijo.

Una vez la carta estuvo redactada, don Juan la leyó. Le pareció bien. Se pasó a limpio. La volvió a leer y la lacró para entregársela al embajador. Para ello, le citó al día siguiente muy temprano. Tenía citados a las once a Areilza y a Pedro Sáinz Rodríguez. No quería que se encontraran, ni mucho menos que supieran, sospecharan, quién había redactado la carta de respuesta a Franco. Ignoro si no se fiaba de ellos, en cualquier caso no quería que intervinieran. Cuando García-Trevijano llegó a las nueve, don Juan le recibió aún más triste e indignado que el día anterior. Había recibido otra carta, ésta de su hijo el príncipe Juan Carlos.

Así como la carta de Franco resultaba más fácil de contestar, porque era protocolaria y directa (sólo había que informarle de que no aceptaba su decisión porque no era quién para designar a un rey), la segunda no era fácil, sino complicada. Se trataba de la carta de un padre a un hijo que le comunicaba que había aceptado el nombramiento para salvar la Monarquía, para salvar el trono, que había aceptado que le apartara definitivamente de la línea dinástica porque Franco así lo quería y porque por encima de todo estaba la Monarquía.

La carta que le escribió don Juan, redactada por García-Trevijano y publicada en el diario *El Mundo*, comenzaba diciendo: «¿Qué monarquía? ¡Una monarquía sin honor!», y le recordaba, con toda probabilidad citando a Montesquieu, que si la república se basa en la virtud, no olvidemos que la monarquía lo hace en el honor. «No sólo no acepto esta decisión, sino que me opondré absolutamente a que puedas ser rey de España si no se respeta el orden dinástico.»

Sabido es que Trevijano intervino en la redacción de estas dos cartas, no así en el comunicado de prensa de don Juan, preparado por Pedro Sáinz Rodríguez y Areilza. Ni tampoco en la decisión de disolver el consejo privado y el secretariado, lleno de traidores.

Después de esto, y a pesar de todo lo que se ha dicho y escrito, el entendimiento entre padre e hijo se tornó ya imposible, «no tanto por una diferencia de principios morales, como podía pensarse, sino por algo mucho más profundo y de carácter previo a todo juicio moral. La visión instintiva de la propia existencia. La del Príncipe, una existencia regalada. La de don Juan, una existencia sacrificada. El abismo mental que separaba a esos dos mundos, el del exilio, con difamación, y el del poder con la gloria, era insalvable», escribía Antonio García-Trevijano, en *El Mundo,* el 22 de julio de 1994 («Franco, hacedor de reyes»).

«Por eso, la salvación de la monarquía de Franco, aunque fuera con la buena intención de transformarla, exigía el sacrificio, hasta el final, de la existencia de don Juan. Los que forzaron la renuncia posterior, que era innecesaria, aunque también fuera con la buena intención de dar un sentido histórico al sacrificio, no sabían que la dignidad

es el último resorte sentimental que mantiene en pie a una vida puesta al servicio de ideas o principios que los más próximos, en afecto, abandonaron.

»Es difícil encontrar un caso parecido de inmolación. Para mí ha sido un honor, una suerte y una causa de sufrimiento haber merecido la amistad de don Juan de Borbón y haberle podido acompañar y aconsejar, siempre a su petición, en los momentos más crueles de su vida», finalizaba el citado artículo.

29

El último encuentro con Tono

Después de la aceptación de don Juan Carlos para ser el sucesor de Franco a título de rey, «don Juan llegó a reconocerle a García-Trevijano que se sentía abandonado por todo el mundo, que no tenía, incluso, apoyo familiar por ningún lado, que no tenía tampoco el apoyo de los monárquicos; el único que tenía era el de Tono. Pero que también estaban solos los dos contra todo el mundo», como escribió Tom Burns Marañón, en su comentadísimo *Conversaciones sobre el rey* (Plaza & Janés, 1995).

García-Trevijano llegó a pensar que «si don Juan se ponía al frente del movimiento democrático, de forma decidida, podía ser rey de España» (*Don Juan de Borbón,* Luis María Anson, Plaza & Janés, 2003).

La última tentativa de seducción de don Juan por parte de García-Trevijano, Calvo Serer y la cúpula de la Junta Democrática para sentarle en el trono fracasó cuando el propio conde de Barcelona le dijo a nuestro protagonista: «Explícales a tus amigos de la Junta que lo que no puede ser, no debe ser» (José Luis de Vilallonga, *La flor y nata,* Plaza & Janés, 2002).

A finales de julio de aquel trascendental e histórico mes de 1969, en el que Juan Carlos es proclamado heredero de Franco a título de rey, se produce un extraño e inexplicable encuentro entre el Príncipe y su viejo amigo Tono, el republicano del pegaso. Sería el último.

Por aquel entonces, el notario tenía su despacho en el paseo de la Castellana, donde se presentó, sin previo aviso, un conocido periodista de *Abc,* Salvador López de la Torre, muy monárquico él, para invitarle a un almuerzo en el Restaurante Club 31, en la calle de Alcalá, casi esquina a la plaza de la Independencia, donde se levanta la famosa Puerta de Alcalá. Ese mismo día, Tono ya tenía otros compromisos, pero el anfitrión insistió tanto que acabó aceptando, sobre todo por saber qué pretendía. Una vez tomaron asiento y se disponían a comer, López de la Torre le llamó la atención para que correspondiera a quienes le estaban saludando desde el fondo del restaurante: don Juan Carlos y doña Sofía.

—¡Tú me has traído engañado! ¡Esto es intolerable!

Quiso marcharse, pero ante la súplica de que no diera el espectáculo, Trevijano decidió quedarse.

En ésas estaba cuando vio que los Príncipes se levantaban para marcharse. En ese momento muchos comensales se pusieron en pie y empezaron a aplaudir a quien acababa de ser designado sucesor de Franco.

Don Juan Carlos, apartando una mesa, se dirigió hacia su antiguo amigo Tono el del pegaso, Tono el republicano, que seguía sentado mientras su compañero de mesa le musitaba: «Antonio, por Dios, levántate».

—No haberme traído —fue la respuesta de Trevijano.

—¿Es que no me quieres saludar? —le pregunto el Príncipe, acercándose al tiempo que le tendía la mano.

Tono se levantó entonces mientras le decía:

—Al amigo siempre; al sucesor, *jamás*.

Genio y figura y coherencia. «Entre una monarquía parlamentaria, como la actual, y una república presidencialista, yo siempre defenderé a la república», reconoció el 24 de agosto de 1994 en otro artículo publicado también en *El Mundo* bajo el título de «La catilinaria del verano».

¡Oh, casualidad! También en el verano de 2008, una encuesta del Sigma II llegaba a la conclusión de que a más de la mitad de los españoles les da igual una monarquía que una república. Y muchos, cada vez más, prefieren la república. Por algo al Rey le preocupa que los juancarlistas de hoy sean felipistas mañana. Que no lo serán.

¿Qué fue de aquel pegaso con el que Tono y Juan Carlos se hicieron amigos, amistad que duró no hasta que la muerte les separase como a los antiguos matrimonios, aquellos de toda la vida, sino cuando la Monarquía llegó y el cadete se convirtió en Rey?

Antonio García-Trevijano se deshizo del pegaso cuando tuvo hijos. Su mujer, que gustaba de aquella joya de coche y soportaba divertida las grandes velocidades a las que su marido solía conducir aquel bólido, le obligó a prometerle, a jurarle que nunca jamás volvería a montarse en aquel pegaso, en el pegaso de Tono, en el pegaso del mexicano, en el pegaso del notario, en el pegaso del republicano, en el pegaso del amigo del Príncipe y enemigo del Rey.

III

LOS COCHES DE LA FAMILIA REAL

Un coche fue la primera propiedad que tuvo el entonces príncipe de Asturias, don Juan Carlos de Borbón. Un Mini azul que le hizo sentirse libre y del que aún tiene un emocionado recuerdo. Un coche fue el motivo de que Antonio García-Trevijano, uno de los más diligentes republicanos de la dictadura franquista, engañara durante meses al actual Rey de España a base de kilómetros, velocidad y fiestas.

Los coches han sido una de las obsesiones del Monarca y, al volante de cada uno de ellos, él y su familia han vivido decenas de situaciones que el periodista Jaime Peñafiel relata en las páginas de este libro. Tales son el viaje durante el cual se quedó dormido en el hombro de Franco; la mañana en la que un ciclista resultó herido por la mala conducción de don Juan Carlos; la multa de tráfico que recibió su esposa, la reina doña Sofía, mientras veraneaban en Mallorca; los tres rolls-royce adquiridos por Franco en los que viajó la princesa Letizia el día de su boda; y otras historias que no nos hablan de motores, caballos y carrocerías, sino de lo que ha acontecido en su interior y que en más de una ocasión podría haber cambiado algunos rumbos de la historia.

Por ello, Jaime Peñafiel no acaba su relato con los automóviles que fueron propiedad de las diferentes casas reales españolas o europeas. El periodista nos habla también de personajes que, viajando sobre cuatro ruedas, vivieron experiencias decisivas, a veces para el pueblo, como el accidente de lady Di, a veces para el mundo, como el asesinato del presidente John F. Kennedy.

temas de hoy.

719744

9 788484 606819