

La aviación militar en el Africa Occidental española (1924-1936)

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

AUNQUE LOS DERECHOS Y RESPONSABILIDAD DE España sobre el Sáhara Occidental estaban determinados por los tratados internacionales sobre una superficie de unos 300.000 kilómetros cuadrados, los únicos puntos ocupados por España eran en 1924, Cabo Juby en el norte, y Villa Cisneros en Río de Oro; el resto -casi la totalidad- se desconocía por completo, ya que las modestas, aunque audaces, correrías del capitán Bens -gobernador de Río de Oro desde 1903- apenas habían pasado de reconocimientos testimoniales hacia el interior.

LAS PRIMERAS ALAS ESPAÑOLAS EN EL SAHARA

LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA, NACIDA POR LA guerra y para la guerra, había dedicado todas sus energías desde 1913 a la que nuestra patria mantenía en Marruecos. Esta Aviación, que ya a finales de 1923 tenía una pujanza que permitía distraer de las operaciones algunos aviones por unas semanas, se lanzó a realizar su primer raid en 1924; un raid modesto en muchos aspectos, que sería el preludio del brillante manojo de travesías -sobre el mar y sobre la tierra- que los aviadores militares españoles desarrollarían a lo largo de la década siguiente.

Con este raid que se realizaría con aviones sacados de las escuadrillas que, día tras día, volaban y combatían tanto sobre la difícil y pelada orografía del Rif como sobre la no menos intrincada pero boscosa de Yebala, se trataba de llevar las alas españolas a las provincias más alejadas físicamente de la capital de la Nación, y para su realización se eligió el material que, dado su comportamiento en la campaña, más confianza inspiraba: el biplano Breguet XIV y el hidroavión Dornier "Wal".

Los Breguet -que serían tres- pertenecían al Grupo de Escuadrillas de Tetuán, e irían pilotados por los capitanes Rafael Martínez Esteve -que iría al mando de la patrulla- y Joaquín Pardo García, y el teniente Juan Martínez de Pisón. En el Dornier, que iría pilotado por el capitán Ramón Franco Bahamonde, viajaría el comandante Guillermo Delgado Brackembury, jefe de la misión.

Saldrían los Breguet del aeródromo de Auámara, en Larache, y sobre él se reuniría con ellos el Dornier que había despegado de su base de El Atalayón, en la Mar Chica y tras recoger en Sevilla al comandante Delgado, había permanecido dos días en el puerto de Ceuta a causa del temporal.

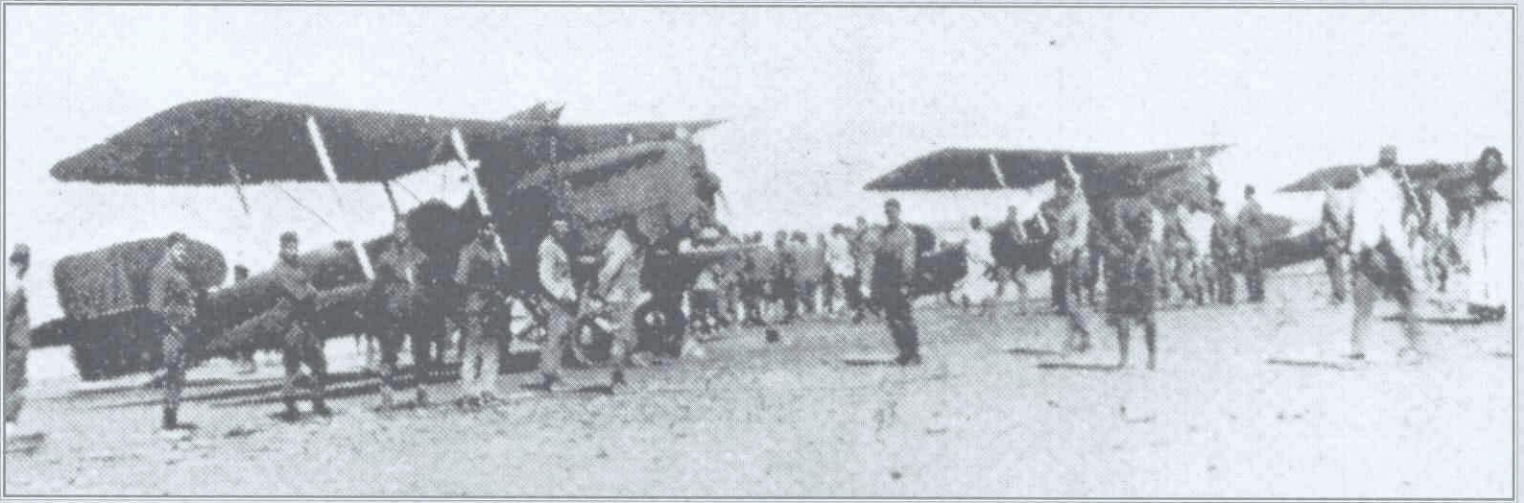
El raid se inició, de hecho, el domingo 6 de enero de 1924 al despegar de Auámara los tres Breguet que, con escalas en distintos aeródromos del Marruecos francés -Casablanca, Mogador, Agadir- y retrasados varios días por las circunstancias atmosféricas -que fueron excepcionalmente malas-, el lunes 14, aterrizaban en el incipiente aeródromo de Cabo Juby, a muy poca distancia del fuerte, en el lugar elegido por el capitán Felipe Díaz Sandino que, para preparar el recibimiento de los aviones, había llegado varios días antes a bordo del falucho San Francisco de la base de El Atalayón.

Mientras esperaban la llegada del Dornier al que el mal estado de la mar había retenido en el puerto de Mogador, realizaron los Breguet varios vuelos hacia el interior del territorio, fijando la situación de algunos pozos, oasis y puntos importantes, tomando fotografías y, sobre todo, haciéndose ver por los indígenas, ya que ésto interesaba mucho al coronel Bens -Gobernador del Sáhara- para aumentar entre aquéllos el prestigio de España.

El 17 llegó el Dornier a Cabo Juby, y al no poder tomar agua en la zona "abrigada" por los escollos y la Casa del Mar

*"Curiosa simbiosis de transporte en el desierto:
Camellos y avión (Fokker F-XII).*





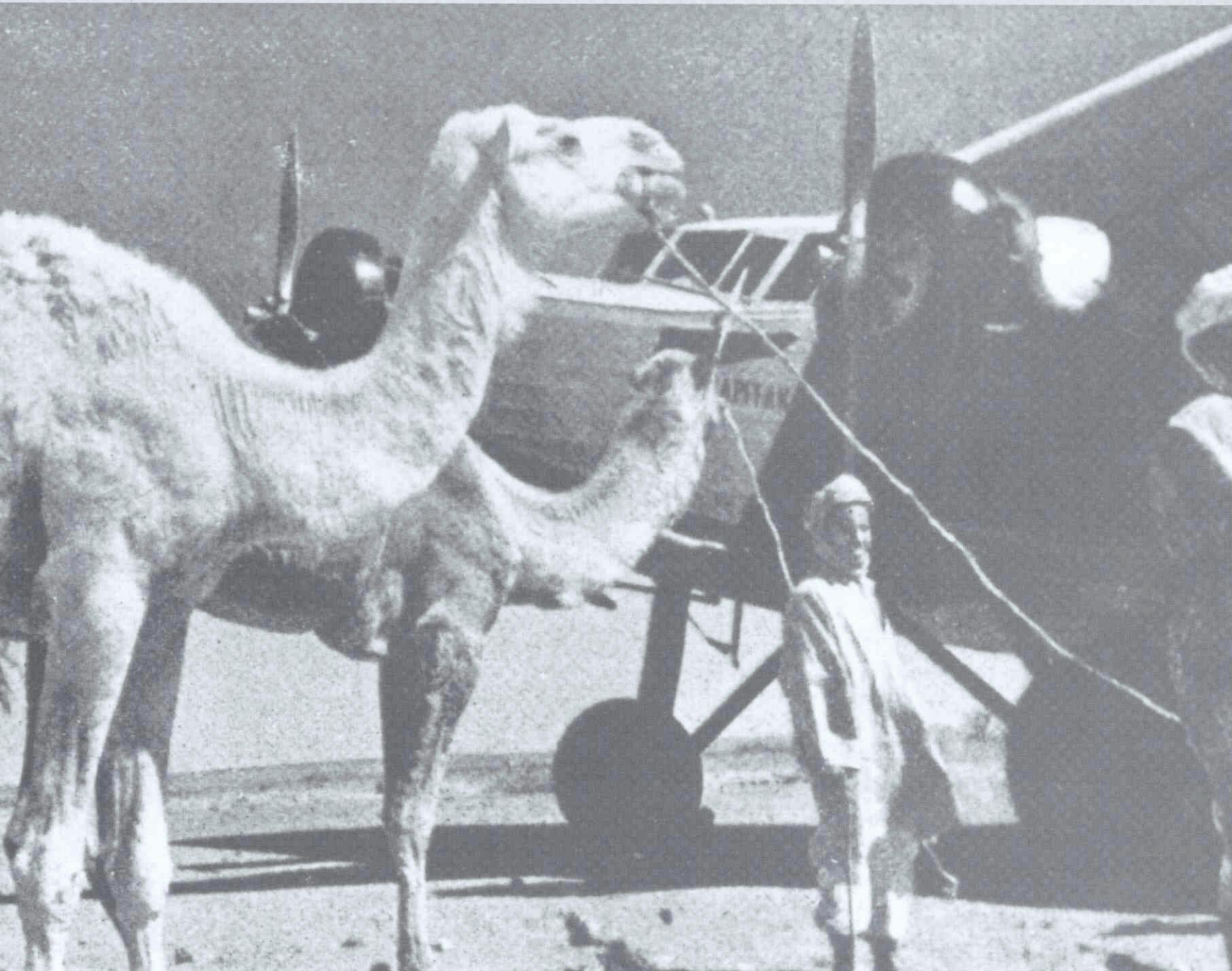
Patrulla de Breguet XIV, en Cabo Juby. 15 de enero de 1924

por estar aquella muy agitada, hubo de hacerlo en mar abierto y mantenerse sin parar motores, y tras recoger al coronel Bens que viajaría en él al archipiélago canario, despegó para convoyar a los Breguet en la travesía, amarrando en el Puerto de la Luz, en Gran Canaria, mientras los biplanos aterrizaron en el desierto de Gando, en la costa sudoriental de la isla.

Este fue el primer acto de presencia en el África Occidental española, de aviones militares con la escarapela española en sus alas.

UNA ESCUADRILLA EN EL DESIERTO

EN 1926, SIENDO EL PROPOSITO DEL GOBIERNO DE España realizar expediciones de penetración y toma de posesión en el Sáhara, se dispuso que se efectuaran obras en el aeródromo de Cabo Juby, ampliando el campo que utilizaba la compañía francesa Latécoère en su línea de París a Dakar. Se despejó una zona de terreno lo suficientemente amplia para las operaciones de los aviones de la época, en



un lugar cuya única ventaja estaba en su proximidad al fuerte y estar amparada por éste, pero situado sobre un suelo arenoso y batido por el viento que, arrastrando la arena, formaba dunas cambiantes, de tamaño y situación, obligando a un trabajo constante y agotador para mantener el campo de vuelo despejado y evitar que aquéllas llegaran a cubrir los pequeños edificios e, incluso, el hangar que allí se instaló.

En marzo de 1927, el día 2, el Dornier "Wal" Uruguay, con el que el mayor Larre Borges y su tripulación se dirigía de Casablanca a Las Palmas cubriendo una etapa de su vuelo de Italia a Uruguay, por avería de un motor se vio forzado a tomar agua en alta mar, destrozándose el aparato y logrando los aviadores uruguayos alcanzar la costa en la desembocadura del río Chebeika, pero cayendo prisioneros de moros de la tribu Salem Barka que les mantuvieron cautivos hasta que el día 7 fueron rescatados tras largas y duras negociaciones por el Gobierno español. Era éste uno más de los incidentes (1) ocurridos en territorios que, aunque de soberanía española, no dominábamos con el consiguiente desprestigio para nuestros colores, y el Gobierno del general Primo de Rivera decidió en 1928 destacar al Sáhara una escuadrilla de biplanos De Havilland DH-9A, del Grupo de Melilla, que a las órdenes del capitán, laureado de San Fernando, Félix Martínez Ramírez, voló a su nuevo destino el 4 de marzo. Este material dio muy mal resultado en aquel terreno, a causa de la arena que con frecuencia inutilizaba los filtros

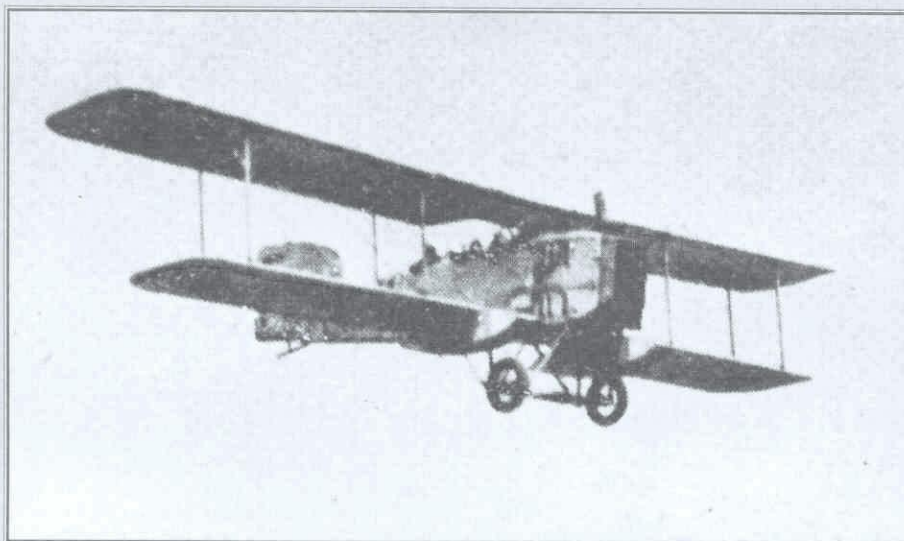
de los motores y que fue motivo de varias paradas de éstos, con los consiguientes aterrizajes forzosos.

Apenas una semana llevaba la escuadrilla en el Sáhara, cuando el día 12, mientras el capitán Martínez realizaba un vuelo de Villa Cisneros a Cabo Juby, hubo de tomar tierra por parada del motor, en la playa de La Negrita, a poco más de 20 kilómetros del último aeródromo, siendo apresado por los indígenas de la tribu El Arosien que lo retuvieron con su tripulante hasta que, tras largas negociaciones y previo pago de un importante rescate, fueron ambos puestos en libertad varios días después.

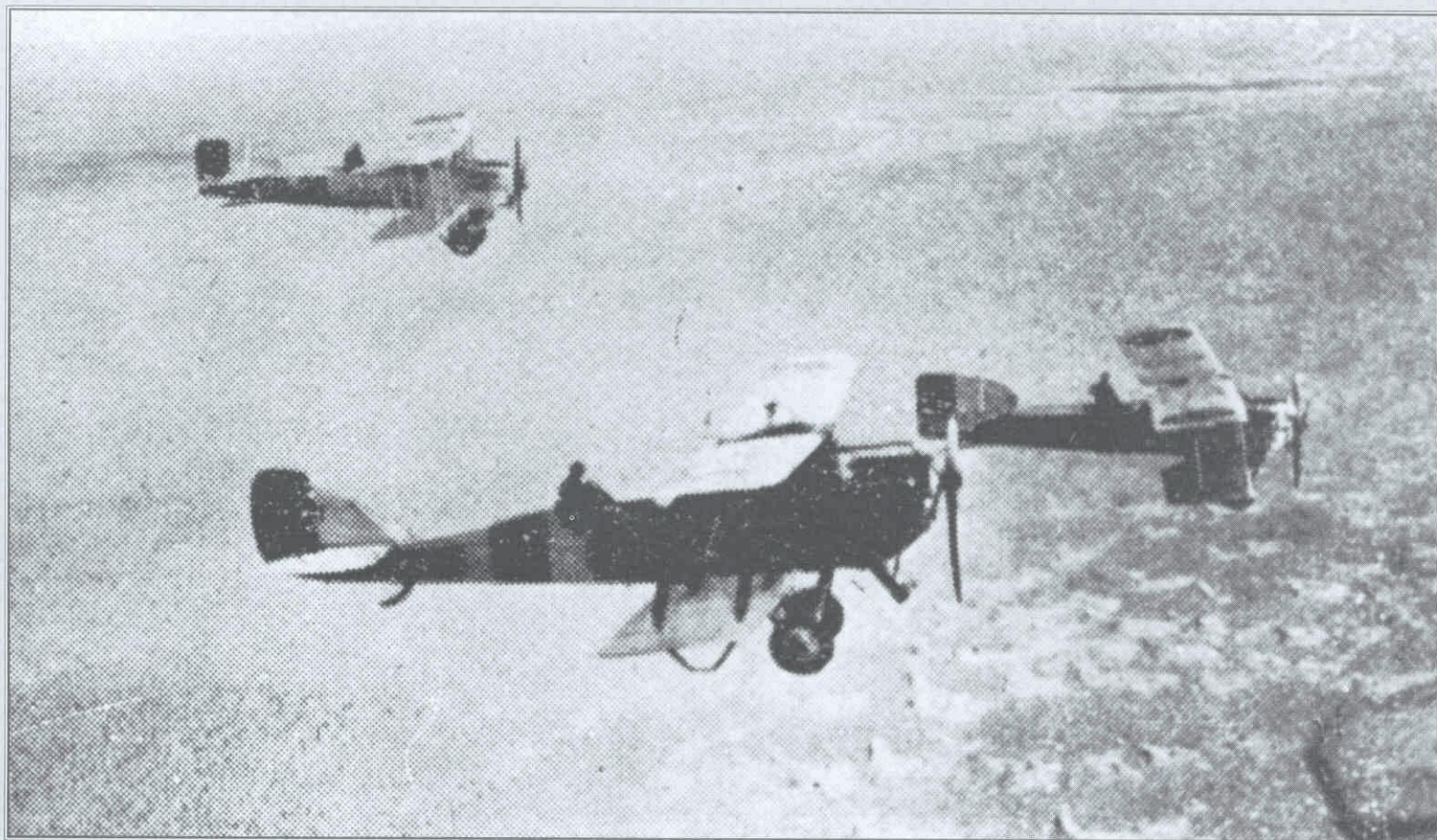
DE NUEVO EN EL SAHARA LOS BREGUET XIV

ESTE Y OTROS INCIDENTES DE MENOR IMPORTANCIA y trascendencia, pero lo suficientemente significativos para hacer pensar en disponer en el desierto de un material más adecuado y fiable, decidieron al Mando a relevar a los De Havilland por biplanos Breguet XIV y, procedente de Cuatro Vientos, una escuadrilla de estos aparatos al mando del jefe de Escuadrilla, comandante Ignacio Hidalgo de Cisneros, voló a Cabo Juby donde relevó a la del capitán Martínez el 5 de mayo.

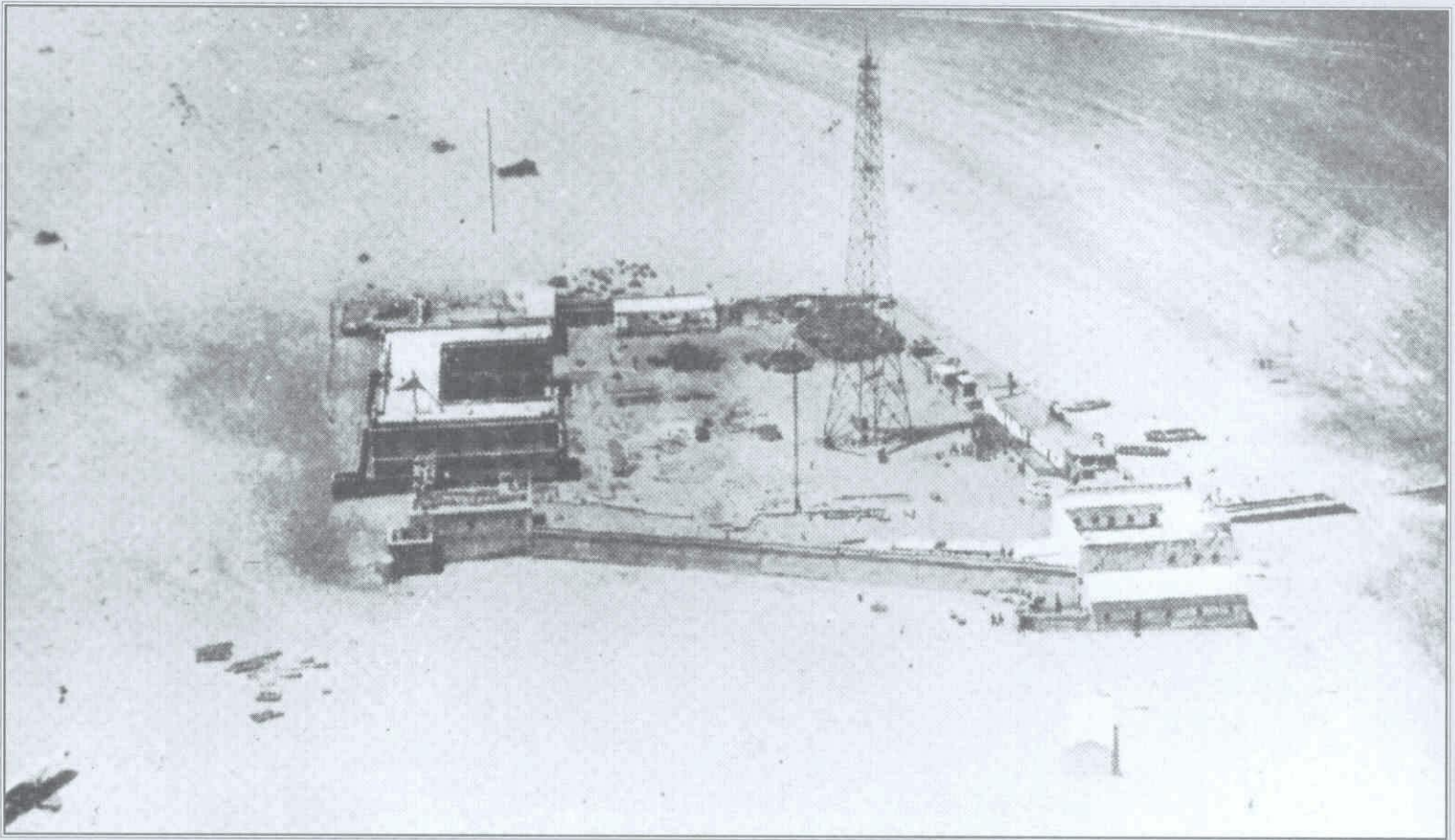
Esta Unidad ya no iría destacada, sino constituyendo la "Escuadrilla del Sáhara" y tendría sus aviones repartidos entre el aeródromo de Cabo Juby y



Primeras alas españolas sobre el Sáhara: un Breguet XIV.



Patrulla mixta de Breguet XIV y De Havilland DH-9A, sobre el desierto.



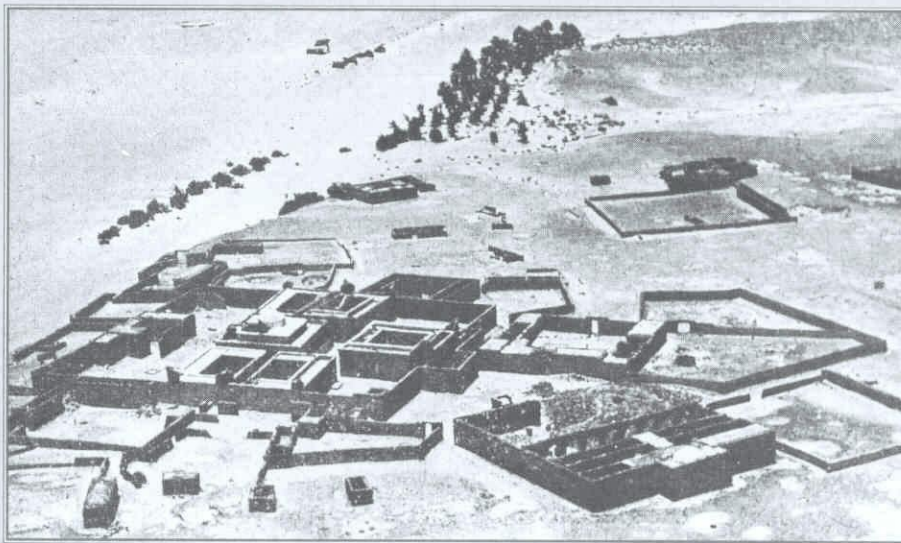
El aeródromo y el fuerte de Cabo Juby, en 1931.

el que se instaló en la península de Villa Cisneros, junto al fuerte, en una superficie lisa y compacta de gran extensión.

Hidalgo de Cisneros ostentaría el mando de la escuadrilla hasta mayo de 1929 en que, destinado a la Península, fue relevado por el oficial aviador, capitán Luis Burguete Reparaz que a su vez lo fue en agosto por su hermano el jefe de Escuadrilla, capitán Laureado de San Fernando, Ricardo Burguete, que la mandaría hasta el verano de 1930 en que de nuevo recaería el mando en Luis Burguete.

Una incómoda aventura hubo de correr en mayo de 1930 Ricardo Burguete, cuando, con el capitán Carlos Núñez Maza y el sargento Ferrer, por avería de uno de los dos aviones que de Villa Cisneros volaban a Cabo Juby, se vieron forzados a tomar tierra en las proximidades del cabo Bojador y fueron apresados por gentes de la tribu Ergueibat que los retuvo cautivos durante trece días, hasta ser liberados tras pagarse un importante rescate.

Fue muy intensa y fructífera la labor de los aviadores en el Sáhara durante aquellos años en que realizaron numerosos vuelos de reconocimiento hacia el interior, localizando y situando correctamente en las cartas puntos cuya existencia se conocía, pero no su exacto emplazamiento, sobrevolando y fotografiando la silenciosa ciudad de Smara construida en 1890 en la orilla de la Sagua el Hamra por el Chej Ma el Ainin con materiales que hubo de llevar a lomos de camello desde Agadir, y que se hallaba deshabitada desde que en



Smara, vista por los aviadores.

1913, la columna francesa del teniente coronel Mouret, medio destruyera tratando de vengarse del desastre de Boirat donde los erguebíes, mandados por Mohamed Uld Ma el Ainin, se zurraron la badana con los negros tiradores senegaleses y los legionarios de kepis y cogotera del pelotón meharista de Trarsa, causándoles cuatro docenas de muertos y otros tantos heridos, y llevándose un centenar de fusiles, 20.000 cartuchos, 500 camellos y toda la impedimenta.

Estos vuelos hacían crecer el prestigio de nuestra bandera entre los saharauis que veían volar con seguridad a los aviones de España y que, dada la peculiar idiosincrasia del moro, se entusiasmaban ante los ejercicios de fuego real que la escuadrilla realizaba periódicamente, tanto en Villa Cisneros como en Cabo Juby.

El Gobierno de la República instaurada en España en abril de 1931, acorde con su política de reducción de las fuerzas armadas, disolvió la Escuadrilla Colonial y el Destacamento del Sáhara que quedó sin aviones a finales de aquel año, permaneciendo en Cabo Juby a cargo del aeródromo el teniente piloto José Salvo Safont.

LA AVIACION EN LA OCUPACION DE IFNI

DESDE QUE EN 1524 SE PERDIERA LA TORRE ERIGIDA por Diego de Herrera en la costa africana medio siglo antes -en 1476-, siempre fue reivindicada la soberanía de Espa-

ña sobre Santa Cruz de Mar Pequeña en los diversos tratados -generalmente con Portugal cuando entre ambas naciones se repartían el Mundo (2)-, pero con el paso del tiempo se fue perdiendo la memoria de su exacto emplazamiento. En el tratado de paz tras la guerra de 1859/60 en el que Marruecos reconocía la soberanía de España sobre el enclave (3), y tras varias expediciones de exploración de la costa, una Comisión compuesta por representantes de la Reina de España y del Sultán de Marruecos, determinó la ubicación del territorio en la desembocadura del río Ifni. La decisión de los sucesivos Gobiernos españoles de tomar posesión de aquél, se vio desde el primer momento estorbada, tanto por la imperialista política de Francia, como por la sinuosa diplomacia marroquí, y así se llegó a 1934 en que, tras un intento fallido y cruento de desembarco en Ifni el año anterior, se decidió que no transcurriera éste sin que la bandera de España ondeara en el territorio que de ella era.

Nombrado el coronel Fernando Capaz Montes por el Gobierno para la ocupación de Ifni, para auxiliarle en la preparación del desembarco y toma de posesión del enclave, se destacó a Cabo Juby un trimotor Fokker F-VII -el primero de los que constituirían la Unidad- que, pilotado por el capitán Luis Angulo Jiménez, exploró y apoyó las marchas de la Mía de Camellos por la zona sur del Dra, y llevó a cabo el levantamiento fotográfico de las desembocadura de este río y de la Saguía el Hamra, y de la costa entre Puerto Cansado y Fum Uad Dra, localizando puntos cuya ubicación se desconocía, para ponerse en contacto con los jefes adictos a España; asimismo verificó la situación de los grupos disidentes establecidos en la que sería zona española, y exploró los cursos de los ríos Asif, Ifni y Asaka.

El 6 de abril sobrevoló el trimotor Ait Bu Amarán durante la operación de desembarco del coronel Capaz, la desembocadura de Uad Ifni, viendo poco después ondear la bandera de España en un ángulo de la alcazaba de Amezdog, señoreando el territorio.

Aquel mismo día llegó a Cabo Juby la 1ª patrulla de la 1ª Escuadrilla del Grupo 31, de Getafe, de sesquiplanos Breguet XIX, y al siguiente, en un pequeño llano próximo al morabito de Sidi Ifni, en un terreno desconocido y sin tenerse seguridad alguna sobre la actitud de los moros, el suboficial piloto José Pérez Sánchez aterrizó con un Breguet de los recién llegados a Cabo Juby, para enlazar con el coronel Capaz y auxiliarle en su empresa. Por este hecho, a Pérez Sánchez le sería concedida la Medalla Militar.

El 10 llegaron a Cabo Juby las otras dos patrullas de la Escuadrilla, quedando ésta y el Fokker al mando del capitán, piloto y observador, Félix Sampil Fernández.

Dadas las dificultades que la playa de Sidi Ifni presentaba -y siempre presentó- para las operaciones de barqueo de hombres y material, y la consecuente de abastecer de combustible y aceite al aeródromo que se explanó, paralelo a la costa, sobre el acantilado al sur de Sidi Ifni, se decidió que únicamente dos de los Breguet quedaran en él, permaneciendo los otros cinco -uno se había perdido el día 11- en Cabo Juby.

Desde los primeros momentos se vio la gran importancia que la Aviación iba a tener en el desenvolvimiento de la vida del territorio de Ifni, pues pocos días después de la toma de posesión, cuando aún no se habían terminado las operaciones de desembarco, quedaron éstas interrumpidas al empeorar el estado de la mar, quedando aisladas las fuerzas ya desembarcadas que hubieron de ser abastecidas por medio de un "puente aéreo" en el que tanto el Fokker como los Breguet, realizaron una penosa pero muy eficaz labor.

Los dos aparatos que quedaron en Ifni, pilotados por los tenientes Paulino León Trigueros y Mario Ureña Jiménez-Coronado, teniendo como observadores a los capitanes Antonio Urzáiz Guzmán y Antonio Rueda Ureta, se emplearon a fondo enlazando constantemente al Mando con las columnas que iban tomando posesión de puestos del territorio, desem-



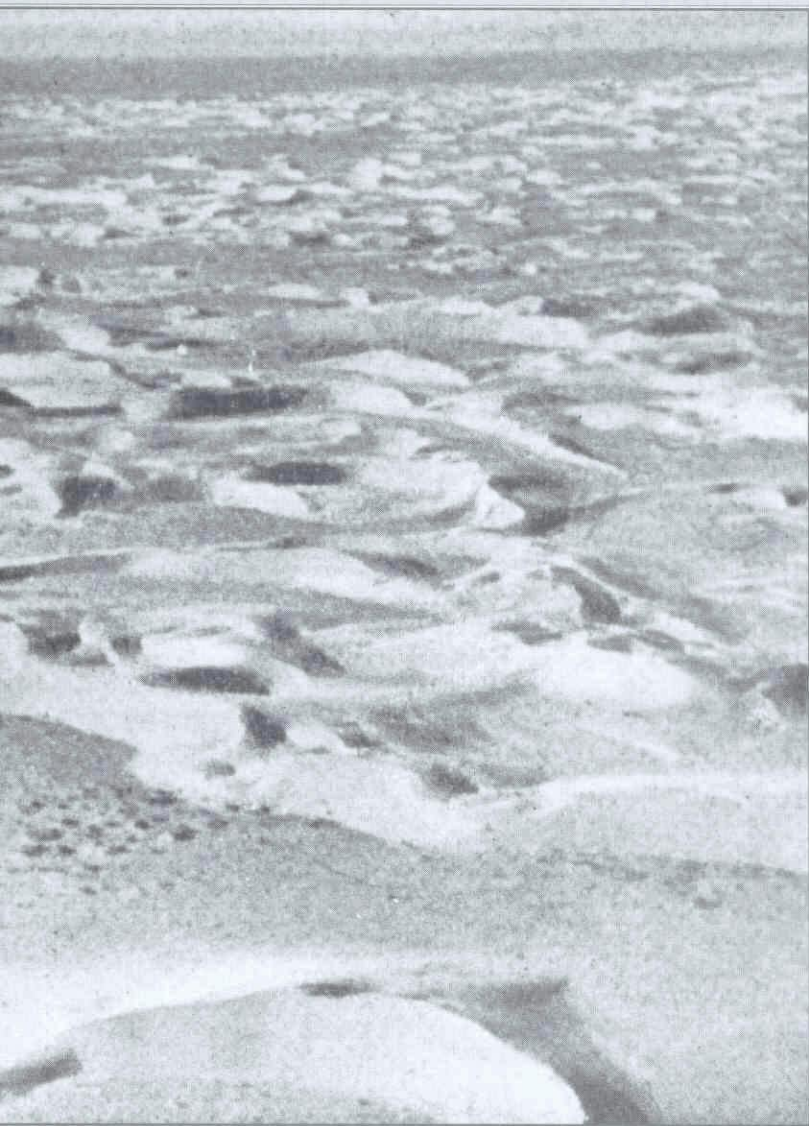
barcando emisarios en puntos del interior y realizando abastecimientos allá donde fuera preciso, facilitando mucho la labor de penetración que en todo momento estuvo atendida por los aviones.

El coronel Capaz, que tenía el título de observador de aeroplano y en la última campaña de Marruecos había mandado una escuadrilla y había sido jefe del aeródromo de Tetuán, voló en varias ocasiones para conocer personalmente la situación de las columnas.

PRIMERA SANGRE DE AVIADORES EN EL SAHARA

A PENAS HABIA LLEGADO LA ESCUADRILLA AL DESIERTO, y ya sufrió sus primeras bajas, derramando la primera sangre con que los aviadores regaban aquellas tierras de España. El día 11 de abril, cuando dos Breguet realizaban un vuelo de reconocimiento de la costa al sur de Fum Uad Dra, uno de ellos, pilotado por el teniente Francisco González Botija que llevaba como tripulante al brigada Julio Hernández Labarga, se vio forzado a aterrizar en territorio insumiso, a causa de una avería del motor, en un magnífico terreno próximo a Puerto Cansado; para auxiliar a los aviadores y ayudar en la reparación del aparato, el otro avión, pilotado por el teniente León Trigueros tomó tierra junto a él. Solucionada la avería del primer avión, ambos despegaron, ya en plena noche y con niebla bastante espesa, llegando a Cabo Juby el teniente León, pero estrellándose a pocos kilómetros del campo el otro aparato, muriendo González Botija y Hernández Labarga cuyos cuerpos fueron recogidos el día 12 por una patrulla de la Mía de Camellos dirigida por el avión que había localizado los restos del siniestrado.

Aunque como hemos visto, ya aviones de la Escuadrilla Colonial habían sobrevolado la solitaria Smara y obtenido fotografías de ella, aún no había sido pisada por los españoles.



En julio de 1934, la Mía de Camellos al mando del capitán Galo Bullón que llevaba de segundo al que llegaría a ser el "legendario" teniente Carlos de la Gándara, que pocos meses antes había hecho acto de presencia en Daora, marchó hacia la "Ciudad Silenciosa", apoyada en todo momento por los Breguet que, no solamente la dirigieron apartándola de los obstáculos materiales que podían estorbar su marcha, sino que la abastecieron de aquello que fue necesitando hasta su entrada en la abandonada ciudad, viendo cómo se izaba la bandera de España en un arruinado torreón de su alcazaba.

En el otoño de aquel año fueron destinados al A.O.E. cuatro avionetas De Havilland "Tiger Moth" que, repartidas entre los aeródromos de Ifni y Cabo Juby, prestaron muy buenos servicios de enlace y sanitarios.

A lo largo de 1935, y a medida que iban saliendo de los talleres de A.I.S.A. -que tenía la licencia para su fabricación en España- se fueron incorporando a la Escuadrilla del Sáhara, completando así la Unidad, tres trimotores Fokker F-VII que, conviviendo con los Breguet XIX y las "Tiger Moth", prestaron muy buenos servicios en aquellos años en que se iba reconociendo el desierto, extendiendo "como una mancha de aceite" la presencia de España en los pozos, lugares de pasto de los rebaños de los nómadas, y puntos característicos de aquél.

El 17 de julio de 1936, los cuatro Fokker se encontraban: el 20-1 en Madrid con el capitán Sampil, el 20-3 y el 20-4, en Cabo Juby con los capitanes Luis Burguete y Felipe Díaz Lizana, y el 20-2 en Villa Cisneros, con los tenientes Mario Ureña y Alfredo Arija Valenzuela.

Recibieron los tres últimos la orden de dirigirse a Tablada para desde allí actuar contra los sublevados en Marruecos, y así lo hicieron el 20-3 y el 20-4 que aterrizaron el 18 por la tarde en el aeródromo sevillano donde la situación, que era confusa, se decantó horas más tarde del lado de los alzados en Marruecos, quedando ambos Fokker en poder de éstos. El 20-2 voló de Villa Cisneros a Cabo Juby donde conoció la orden de volar a Tablada, pero se incorporó en Larache a los sublevados, siendo el avión al que cupo el honor de ser el iniciador del primer "puente aéreo" de la Historia, transportando de Tetuán a Tablada al teniente Gassol con 10 legionarios de la V Bandera.

El resto del año 1936, la Aviación en el A.O.E. estuvo compuesta por cuatro Breguet XIX -24, 46, 119 y 141- y tres "Tiger Moth" -1, 5 y 9-, que cubrieron las cortas necesidades de aquellos territorios apartados tempranamente de la guerra, hasta la llegada en el verano de 1937 de un Fokker F-XII, el 45-5, pilotado por el teniente Mario Prada Murillo. Pero esto es ya salirnos de los límites cronológicos del título de este artículo. ■

FUENTES CONSULTADAS

García Figueras, Tomás. *Santa Cruz de Mar Pequeña-Ifni-Sáhara*, Madrid, 1941 (págs. 30, 63, 244, 245, 264, 297, 298).

Hidalgo de Cisneros, Ignacio. *Cambio de rumbo* (tomo I), Bucarest, 1970 (págs. 171 a 200).

Núñez Maza, capitán. *Viento del Sáhara*. Madrid, 1930.

Rueda, Rafael de. *La ocupación de Ifni* (Revista de Aeronáutica de mayo de 1934).

Saint Exupery, Antoine. *Terre des hommes*. París, 1939.

S.E.A. *Grandes Vuelos de la Aviación Española*. Madrid, 1983 (págs. 69 a 81).

Cartillas de vuelo y documentaciones personales, custodiadas en el Archivo General e Histórico del Aire, en el castillo de Villaviciosa de Odón.

NOTAS

1. Entre los incidentes ocurridos en aquellos años, los más importantes fueron: el 21 de diciembre de 1925, un avión de Latécoère realizó un aterrizaje forzoso al norte de Cabo Juby, siendo apresado Reine, su piloto, que hubo de ser liberado previo pago de un rescate; el 22 de mayo de 1926, Jean Mermoz, desorientado por la bruma y agotado su combustible, tomó tierra a 50 km. al sur de Cabo Juby y fue apresado, siendo liberado por las autoridades españolas de aquel puesto; el 11 de noviembre de aquel mismo año, la tripulación de un avión de Latécoère, compuesta por los franceses Gourp y Erable y el mecánico español Pintado, se vio forzada por avería a aterrizar en las proximidades del cabo Bojador, siendo atacada por los indígenas que mataron a Erable y a Pintado, e hirieron tan gravemente a Gourp a quién entregaron en Cabo Juby, que aunque trasladado a Casablanca en un avión, no pudo ser salvado.

2. En el Tratado de Cintra, firmado entre los Gobiernos de los Reyes de España y de Portugal el 18 de septiembre de 1509, en el que se determinaban las zonas de influencia de los dos reinos en el norte de África, se decía al adjudicar a Portugal la costa hasta el cabo Bojador: "pero no se entienda que entra la torre de Santa Cruz que está en la Mar Pequeña, que es de Castilla y debe quedarle".

3. El artículo 8º del "Tratado de Paz y Amistad" firmado en Tetuán el 26 de abril de 1860 entre el general O'Donnell y Muley Abbas, se dice: "Su Majestad marroquí se obliga a conceder a perpetuidad a Su Majestad Católica en la costa del Océano, junto a Santa Cruz la Pequeña, el territorio suficiente para la formación de un establecimiento de Pesquería como el que España tuvo allí antiguamente".