

Cabo Juby. Su historia aeronáutica

ANTONIO GONZÁLEZ - BETES
Doctor Ingeniero Aeronáutico

Introducción

CABO Juby, antigua capital del Sahara Occidental español tiene una singular historia aeronáutica. Fue junto con otros enclaves —hoy históricos— de la costa occidental africana, encrucijada donde los hombres, máquinas y la desolación se dieron cita para escribir una de las más ardientes epopeyas de la aviación.

Cabo Juby era un refugio en la dura lucha por la conquista del desierto, esa batalla tan desigual para el hombre que encerrado en la cabina de un avión, tenía como techo el cielo, debajo la desolación y al frente el continuo (azote del) viento de la hélice.

Cabo Juby representa ahora para los españoles un canto al patriotismo de unos militares, que durante muchos años azotados por el viento y la arena, vivieron, soñaron, amaron y murieron por un pedazo de tierra cuyo valor cifraban en la bandera que orgullosa se mecía en un fuerte.

La historia comenzó así.

Historia de Cabo Juby

En 1476 una expedición española se acercó a las costas africanas. Iba mandada por Diego García de Herrera. Construyeron el fuerte de Santa Cruz de Mar

Pequeña en Ifni y los españoles lucharon con otros extranjeros durante 400 años. En 1876 partió de Lanzarote la primera expedición inglesa a Cabo Juby y tres años después firmaron un acuerdo con los indígenas, representados por el Chej Beiruk, para construir una factoría.

En 1880 ya existían una casa fuerte en el arrecife, un almacén-pontón y un barracón de madera en la playa.

El Sultán de Marruecos en 1895 adquiere toda la factoría por cincuenta mil libras esterlinas y es ocupada por las tropas marroquíes.

Entonces surge un personaje de leyenda; el capitán de Infantería Francisco Bens Argandola nombrado en 1903 gobernador político-militar de los territorios del Sahara Occidental. Con grandes dificultades políticas ocupó el territorio de Cabo Juby el día 29 de junio de 1916, siendo entonces teniente coronel (1).

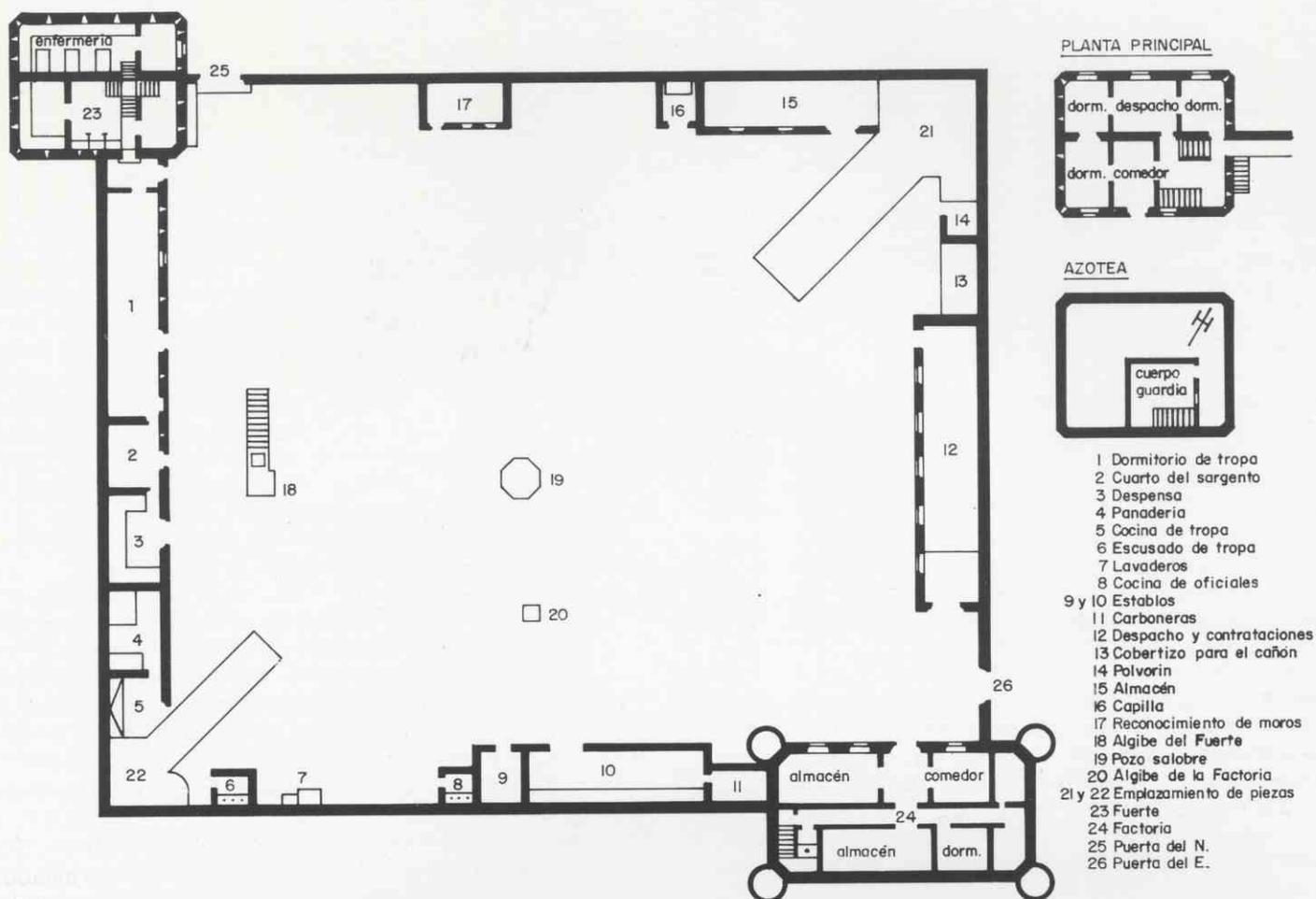
Se cumplía así uno de los planes de Bens, el de instalar una factoría en Río de Oro y Tarfaya que ofrecían inmejorables condiciones y además venían sosteniendo un activo comercio con Las Palmas y Tenerife.

(1) En 1900 Francia nos quitó una gran parte del Sahara que teníamos desde 1886; estas posesiones se recortaron aún más en 1904 y 1912. Ifni quedó reducido a un pequeño enclave. El personal que ocupó Cabo Juby estaba formado por: T. Cor. Bens, Cte. Galván, Tte. Martínez, Tte. Matos y Médico Bonet acompañados por el destacamento de infantería del Regimiento 65 de Canarias que se componía de 38 clases y soldados.



Vista aérea de
Cabo Juby con su fuerte.

PLANTAS DEL FUERTE DE CABO JUBY



La superficie conquistada tenía 26 km, con una población estimada de unos 6.000 habitantes y allí se instaló Bens para ejercer unas acciones que desafían cualquier análisis por lo increíble de los logros (2).

La ocupación de Cabo Juby significó un positivo éxito de preparación política, realizada en circunstancias internacionales muy difíciles que no fue debidamente reconocida a Bens.

Otro planteamiento de Bens era que los enclaves del Sahara jugarían en el futuro un papel fundamental en el desarrollo de las comunicaciones aéreas. Lo deducía de la lectura de la prensa que llegaba al fuerte una vez al mes. Ya Las Palmas y Tenerife conocían desde 1913 los entonces frágiles aeroplanos y en Francia e Inglaterra se preparaban los primeros correos aéreos. Los enclaves —pensaba Bens— serían ampliamente utilizados como aeródromos de escala en las rutas a América del Sur y a nuestras provincias canarias. Al igual que en Marruecos la aviación militar protegería estos territorios.

Bens que permaneció hasta 1925 como gobernador de estos territorios, comprobó cómo se cumplían sus predicciones.

En el viento de las hélices

“**E**N el viento de las Hélices” es un libro esencial para comprender la epopeya de la aviación africana. Fue escrito por el francés Didier Durat. Su vinculación con

(2) Los habitantes del Sahara eran nómadas, vestían jaiques blancos y azules y llevaban la cara cubierta con un turbante azul que sólo les dejaba visibles los ojos. Hablaban un dialecto árabe, el hassania; para el transporte utilizaban el camello; se alimentaban de su carne y de la leche de las hembras.



El coronel Bens, primero por la izquierda, con los aviadores que pilotaban los Breguet XIV. Era el 17 de enero de 1924, en Cabo Juby.



Policia indigena en Cabo Juby.

la aviación nació en un hospital de retaguardia. Allí mientras se reponía de sus heridas de guerra en 1916, conoció a varios aviadores.

Le entusiasmó la aviación y logró hacer el curso de pilotaje. En viejos aparatos hizo numerosos vuelos de reconocimiento y conoció a Massimi, nacido en Italia, aristócrata y aviador. Volaron juntos. Herido en un combate aéreo fue evacuado. Volvió curado una vez más al frente y luchó hasta el final de la guerra.

Junto con Massimi y Latécoère planificaron los enlaces postales a gran distancia con horarios rigurosos. Era el 15 de mayo de 1918. El proyecto era unir Francia con América del Sur.

Fundaron Líneas Aéreas Latécoère y Massimi fue nombrado director general. Latécoère en persona realizó un vuelo de ensayo desde la central en Toulouse a Barcelona. El 9 de marzo de 1919 se alcanzó Rabat. En mayo Didier se une a la aventura. Le nombraron jefe de escala en Rabat y empezó el servicio con aeroplanos Breguet XIV A2, modificados para uso civil.

A Didier le ocupó la suerte de inaugurar oficialmente la "línea". "Todo se desarrolla según los planes y aterrizó en Barcelona a las 10.30 del 1 de septiembre de 1919. Despego 45 minutos más tarde. Sitges, el delta del Ebro y Valencia desfilan bajo mis alas. A las 15 horas mi aeroplano se posa en Alicante. Al día siguiente a las 7 horas salgo hacia Málaga, donde hago una escala de una hora y el cónsul de Francia se decide a acompañarme. A las 15 horas el avión se posa suavemente en el aeródromo de Rabat. La primera unión aérea estaba realizada."

Y la aventura continúa. Lo aéreo se acerca a las posesiones españolas.

La misión Roig a Cabo Juby

La línea se fue desarrollando y escribiendo milagros de profesionalidad y coraje que se hicieron bien patentes durante los meses de invierno. No faltaron dificultades en los sobrevuelos, diríamos que por presiones extranjeras. Incluso hubo detenciones de pilotos franceses cuando hicieron aterrizajes forzosos y alguno que otro fue tachado de espía. Massimi trabajó más en los despachos de la Administración en Madrid que en el aire.

La segunda fase de la línea era alcanzar Dakar. A finales de 1922 el oficial Roig que disfrutaba un permiso,

fue encargado de reconocer las posibles escalas en Río de Oro, Mauritania y el Senegal.

Se sabía que las tribus disidentes comenzaban a algunos kilómetros al sur de Agadir. Sólo había dos escalas posibles Cabo Juby y Villa Cisneros. Hasta entonces sólo el aviador francés Lefranc con un hidroavión había alcanzado Dakar en 1919.

En abril la misión Roig visitó Canarias y los enclaves del Sahara, manteniendo una cordial reunión con Bens que les prometió conseguir las autorizaciones necesarias para las instalaciones.

Con la precisión que caracterizaba el servicio postal, con cerca de 4 años de experiencia, se proyectó el primer enlace Casablanca-Dakar para el 3 de mayo de 1923.

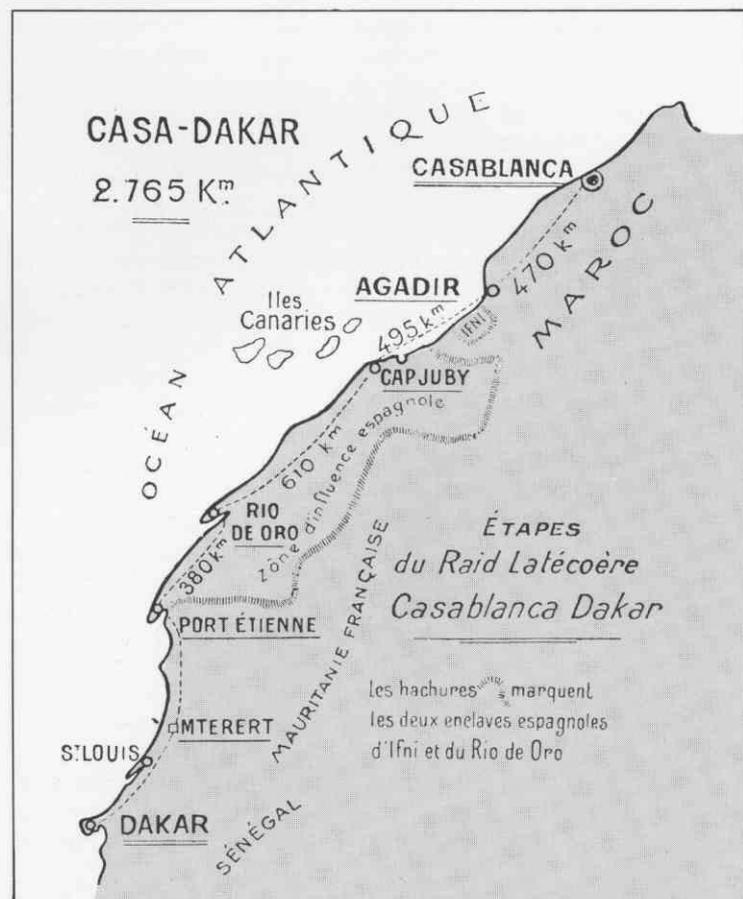
La primera etapa sería Casablanca-Agadir-Cabo Juby.

Del libro "Vent Debuot" (3) y otras publicaciones se ha podido reconstruir la llegada del primer aeroplano a las arenas de Cabo Juby. "El día previsto a

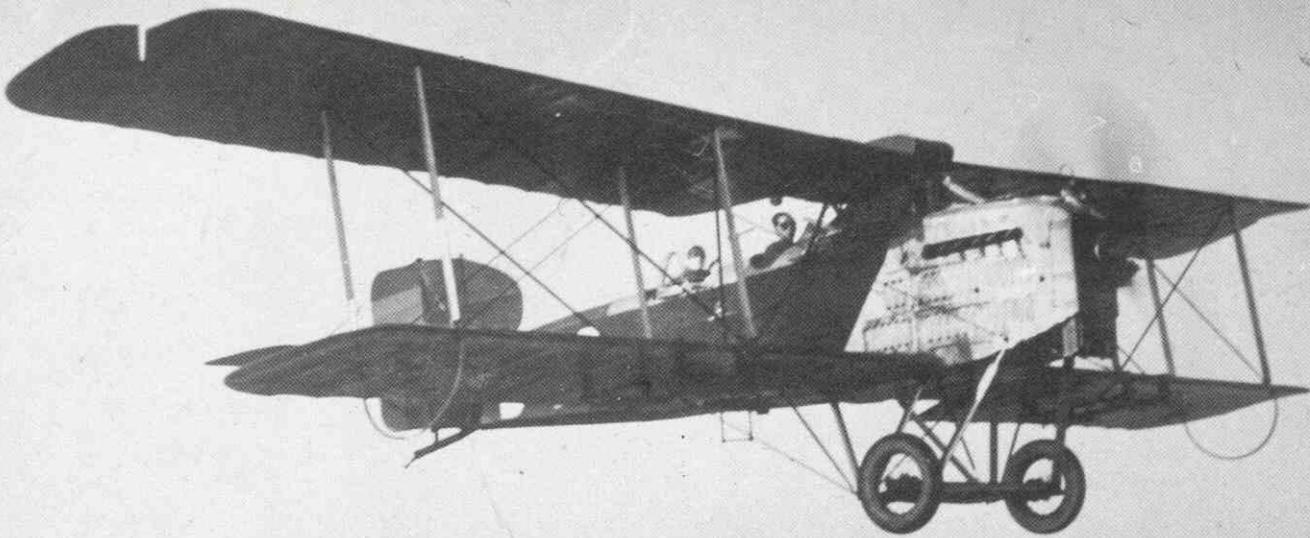
las 3 de la mañana, el tiempo está brumoso y la luna velada. Algunos automóviles de amigos iluminan el campo de Casablanca. Dos hogueras señalan el principio del despegue."

"En el primer Breguet XIV viajan Roig como jefe de la expedición, Delrieu como piloto y Lefroit como mecánico. En el segundo Cueille de piloto, Bonnaord de mecánico y G. Louix de pasajero. En el tercer aeroplano el piloto Hamm con los pertrechos de apoyo". Todos son aeroplanos de la "línea".

(3) Escrito por Beppo de Massimi.



Las etapas del raid Latécoère Casablanca-Dakar, punto de partida del establecimiento de esta línea aérea.



A las 4.15 despegan los tres pájaros y se pierden en la noche. Ascenden en la bruma. Cuando perforan, la luna platea las olas de un mar inmerso de nubes. Es un mundo extraño, vacío e inmóvil. Roig guía los aeroplanos con bengalas verdes. Hacia las 6 horas de vuelo termina la bruma. Una placa brillante señala el lago Zima.

A las 7.50 reconocen la bifurcación de las carreteras a Marrakech y de Safi a Mogador. A las 9.17 los tres aeroplanos se posan en Agadir.

El chocolate con madalenas les devuelve un poco la moral, mientras comentan con los oficiales de la guarnición las incidencias. Roig avisa que se despegan a las 11, así que hay que apresurar el abastecimiento de combustible del tonel, a la lata y al piloto que la vacía subido en el ala superior. ¡Vaya trabajo! Tanto preparar los aviones y el personal, para necesitar unas dos horas en llenarlos de esencia. Roig promete una bomba en cada escala para activar la operación. Despegan por fin Delrieu y Cuielle. Hamm irá después.

Son las 11.12. Empieza la etapa peligrosa. A las 12 pasan por encima de Ifni y a las 13 por el río Draa. Puerto Cansado aparece por proa a las 2.30. La bruma afortunadamente sólo cubre la costa pero por debajo hay techo suficiente y así se acercan a Cabo Juby. Pronto reconocen la casa del Mar, el fuerte y el terreno de aterrizaje. Delrieu aterriza el primero y por tanto a esta tripulación les corresponde el honor de ser los primeros en Cabo Juby: 3 de mayo de 1923 a las 15 horas. Roig y Delrieu marcan para los dos aeroplanos restantes la dirección de la toma de tierra.

El coronel Bens avisado por el ruido de los motores recibió a los tripulantes. Aunque todo estaba preparado para llenarlos de combustible, Roig decidió pernoctar en Cabo Juby con gran alegría de toda la guarnición.

Con excursiones por la tarde y excelente comida y camas por la noche olvidaron los tripulantes el cansancio y las angustias del vuelo.

No faltó el consabido concierto de guitarra acompañada por una canción en homenaje a los primeros aviadores en Cabo Juby.

En la noche los franceses oyen ¡Centinela Alerta! y una voz responde ¡Alerta está! Los aparatos, piensan, están bien guardados.

A las 3.30 se reanudó la actividad y se repararon los pequeños desperfectos. El coronel Bens solicitó ayuda. Chocolate y bizcochos fueron traídos al campo de vuelo por unos soldados. Al poner en marcha el avión, la hélice hirió una de las manos de Lefroit. ¡Mala suerte! Se quedó en Cabo Juby y los tres aviones partieron para la segunda etapa. A las 10 buscaban en la bruma Villa Cisneros. Cuielle pica por el primer hueco que encuentra. A las 11 el aeroplano de Cuielle se posó en el dilatado y plano campo de aterrizaje. Otra primera nacional, otro primer vuelo: 4 de mayo de 1923 a las 11 horas.

EFEMERIDES

- | | |
|-----------|---|
| 9-VI-16 | Ocupación de Cabo Yubi. |
| 12-XII-18 | Nace la idea de la línea a África de Pierre Latecoere. |
| 25-XII-18 | Primer vuelo de ensayo a Barcelona. |
| 1-IX-19 | Se inaugura el trayecto Toulouse-Rabat. |
| 1-I-23 | Comisión francesa visita Cabo Juby. |
| 3-V-23 | 13.00 horas aterriza el primer aeroplano en Cabo Juby. |
| 4-V-23 | Primer vuelo en Villa Cisneros. |
| 22-V-23 | Se desembarca en una barraca ADRIAN y un Bessoneau. |
| 17-I-24 | Aterrizan en Cabo Juby los primeros aeroplanos militares españoles. |
| 10-X-27 | Saint-Ex, jefe de escala en Cabo Juby. |
| 2-III-27 | Odisea del rescate de los uruguayos. |
| 1-II-28 | Se anuncia el envío de escuadrilla militar española. |
| 1-III-28 | Se inaugura primer correo a Buenos Aires de la LAL. Se decreta el servicio Sevilla-Las Palmas. |
| 27-VI-28 | Se establecen las tarifas de aeródromo. |
| 22-I-29 | Navarro aterriza en su vuelo a Canarias. |
| 20-V-30 | Aterrizan el Ford de CLASSA. |

Los dos enclaves españoles habían comenzado su historia aeronáutica que continuó al año siguiente con el "raid" español Larache-Las Palmas-Tenerife.

Un salvaje honorario

EL fotógrafo Alonso que tan valiosa información gráfica ha dejado para los investigadores aeronáuticos participó en el raid de los aeroplanos españoles a Africa y provincias canarias (4).

Esta expedición había sido propuesta por el coronel Bens al Director de la Aeronáutica militar dado el sesgo y preponderancia que estaba tomando la presencia francesa en Africa. Servirá para hacer presente a las tribus la presencia española dentro de la política colonial, buscar campos de socorro, entrenar a las tripulaciones y establecer enlaces de la península con estos alejados territorios.

Por supuesto la expedición fue autorizada por el gobierno y el día 6 de enero de 1924, tres Breguet XIV despegaron de Larache rumbo a Casablanca, acompañados por el hidroavión que procedente de Cádiz había sobrevolado el aeródromo.

Los tres aeroplanos alcanzaron Cabo Juby, después de hacer escalas en Casablanca y Mogador el 14 del mismo mes. El hidro quedó en Mogador detenido por el temporal.

Como el vuelo a Canarias no pudo efectuarse hasta la llegada del hidro el 18, los aviadores tuvieron ocasiones de probar los aparatos realizando numerosos vuelos de exploración y acercándose a las tribus adictas.

La etapa desde Mogador era peligrosa y difícil y expuestos los tripulantes a serios contratiempos, si tenían que aterrizar por averías, tanto, que antes de partir para la mencionada etapa los aviadores franceses les recomendaron que "No aterricen, aunque se les parase el motor".

La guarnición de Cabo Juby con gran experiencia del desierto y sus peligros trató que los tripulantes olvidasen la odisea y prepararon grandes festejos. Fueron muy agasajados por los "paisas", moros y militares. Hubo

bailes, fiestas, comidas y hasta recibieron un regalo de 14 carneros que por supuesto dejaron a la guarnición.

Los pilotos de los Breguet conversaron largo y tendido en las horas lentas del atardecer con los oficiales de la guarnición de los vuelos sobre el desierto. "Los pilotos franceses —les comentaron— volaban sin radio, acompañados por un intérprete moro y no podían esperar ninguna ayuda en caso de aterrizaje forzoso. Iban siempre en parejas. Si un aeroplano sufría avería el otro inme-

diatamente se posaba a su lado. El decorado era siempre el mismo, silencio, arena, soledad y un sol implacable. En caso de no conseguir ayuda pronto el final era inevitable. Si aparecía alguien lo probable era que fuesen bandidos. Entonces el intérprete negociaba el rescate. La mejor solución era dejar el avión averiado y en el del compañero alcanzar territorio no hostil. Unas veces podía rescatarse el

avión cuando la avería era reparable en el campo. Tristemente hubo muertos aún con estas precauciones. Los franceses no eran bien vistos por las tribus y de ahí la importancia de la labor mediadora española aunque siempre con el freno que imponía el gobierno de Madrid que no quería problemas" (4).

El 18 amerizó con muchas dificultades el hidro pilotado por Ramón Franco que llevó como pasajero a Las Palmas al coronel Bens y comprobó cómo los tres Breguet se posaban en el páramo de

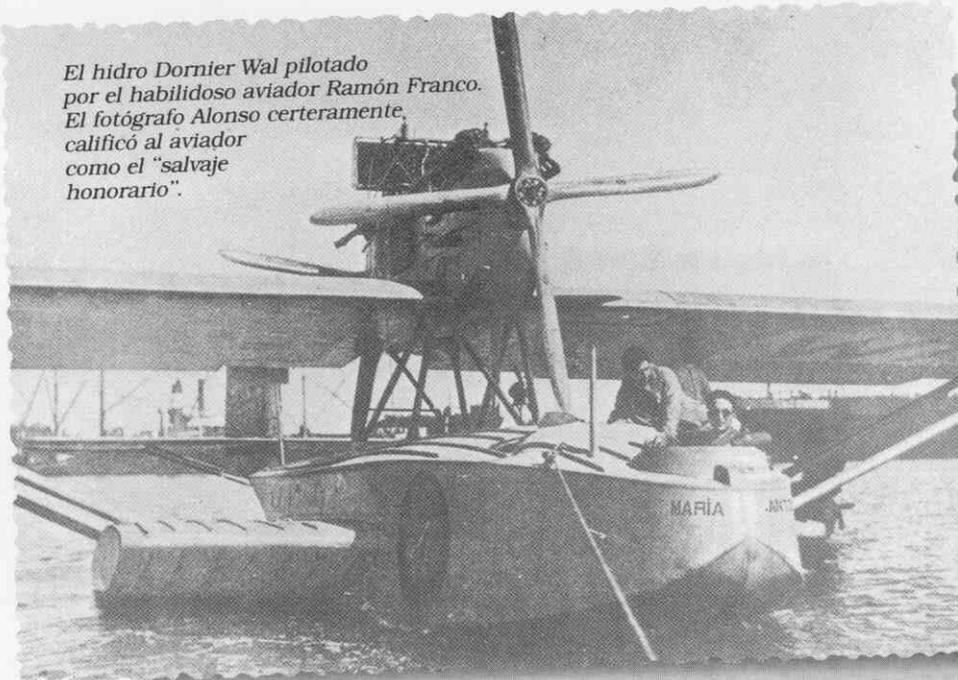
Gando. El aeroplano pilotado por el teniente Martínez de Pisón fue el primero en aterrizar en Gando, en una primera nacional el día 18 de enero de 1924 a las 15 horas (5).

(4) A.G. Betes. Historia del Aeropuerto de Gando. *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*. Mayo de 1930.

El primer vuelo en Gando y el primero en Canarias han sido estudiados ampliamente por el autor de este artículo y ha publicado algunos de ellos, como el citado arriba.



Uno de los tres Breguet XIV, el nominado Archipiélago Canario y que aterrizó en Cabo Juby el 17 de enero de 1924.



El hidro Dornier Wal pilotado por el habilidoso aviador Ramón Franco. El fotógrafo Alonso certeramente calificó al aviador como el "salvaje honorario".

(4) "Raid Aéreo Melilla-Cabo Juby-Canarias". Leopoldo Alonso. Madrid, 1924. Prólogos de Emilio Herrera.

El hidro pilotado por "el salvaje honorario" como le bautizó Alonso, amerizó en el puerto de la Luz.

El entusiasmo de los canarios sobrepasó cualquier otro suceso. Las dos islas Gran Canaria y Tenerife rivalizaron en los agasajos a las tripulaciones mandadas por el comandante Delgado. El hidro regresó en vuelo a la península, pero sin embargo, los tres aeroplanos fueron desmontados y llegaron en barco. Ramón Franco tenía sus propias ideas (6).

La historia nos muestra en lo que sigue lo peligroso de los vuelos por el desierto.

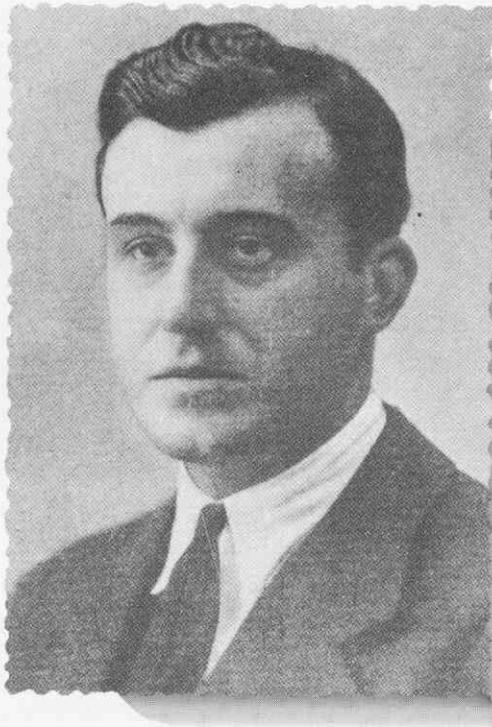
La odisea de los uruguayos

LA guarnición de Cabo Juby se veía de vez en cuando sacudida por acontecimientos que rompían la monotonía del lento y rutinario discorrir del tiempo. Uno de ellos fue el rescate de unos aviadores uruguayos.

El enlace a América del Sur ya lo habían realizado, primero los portugueses con tres cambios de aparatos y después el hidroavión "Plus Ultra" pilotado por españoles.

Los uruguayos en 1927 quisieron contribuir a abrir esta ruta y en un hidro francés emprendieron el "raid" Pisa (Italia)-Buenos Aires (Argentina). El 23 de febrero de 1927 llegaron a Casablanca y despegaron de nuevo hacia Las Palmas. Siguiendo la costa cerca de Cabo Juby tuvieron una grave avería. Hicieron un amaraje forzoso y la mar arbolada les lanzó a las rompientes. El hidro dio la vuelta y con gran dificultad alcanzaron la playa. Aparecieron entonces los moros armados de fusiles y grandes sables.

(6) El vuelo de R. Franco a Melilla se desarrolló sin problemas.



Ernesto Navarro, que con una frágil avioneta realizó la proeza de volar de Madrid a Canarias y regreso.

En un cuadro se resume el suceso... y refleja la indefensión en que se encontraron los aviadores, las calamidades que pasaron, el cautiverio, el reconocimiento aéreo que hicieron los pilotos franceses de la "línea" y el rescate por los españoles de Cabo Juby.

Saint-Exupery

EL piloto y escritor Antoine de Saint-Exupery fue nombrado en noviembre de 1927, jefe de escala en Cabo Juby. Es interesante mencionarlo pues permaneció 18 meses en el enclave español. De aspecto singular, con barba y vestido con una blusa árabe se confundía con los moros. Llegó a hablar muy bien el dialecto árabe de esa parte.

Su misión como jefe de escala era mantener los aparatos de reserva en condiciones de servicio, organizar el cambio de pilotos en Cabo Juby a mitad de distancia entre Casablanca y Dakar, efectuar los vuelos de rescate y mantener las comunicaciones de la línea.

En ese desierto escribió "Correo del Sur", la novela de la línea. Según cuentan las crónicas escribía en la barraca del personal de la línea, fuera del fuerte.

Kessel en su biografía del piloto Marmoz, nos describe el hogar del piloto y escritor: "Habita la barraca de uralita que la compañía Latécoère había hecho construir al costado del fuerte, hacia el frente de la puerta el mar. El interior muy primitivo: dos habitaciones con varias camas de campaña, dos lavabos de metal, una sala común amueblada con una larga mesa y sillas diferentes. La barraca estaba siempre habitada por el jefe de escala y los mecánicos. La llegada del correo era un suceso capital. El avión les unía al mundo, traía cartas, vino y alimentos."

Avioneta metálica construida por CASA, con una velocidad de 165 Km/h. y 900 Km. de radio de acción que utilizó Ernesto Navarro para su vuelo Madrid-Canarias y regreso.



De "Correo del Sur" entresacamos algunas frases que reflejan el ambiente aeronáutico: "El día levantaba el telón y el escenario se me aparecía vacío. Un decorado sin sombra, sin segundo plano. Esa duna siempre en su lugar, el fuerte español, el desierto... Los nómadas en lentas caravanas veían cambiar el grano de la arena y por la noche en un decorado virgen levantaban las tiendas".

... El día transcurría desnudo y no poblado de acontecimientos. Un correo en ruta no es nada. Entre Agadir y Cabo Juby, sobre esa disidencia inexplorada, un camarada que no está en ninguna parte... Partió de Agadir a las cinco...

Un correo con una avería es sólo una espera que se prolonga... el alternador ruge... Espero de pie... Trate por lo menos de comunicar... Correo no llegó ¿Fue falsa la partida? Confirme hora de despegue.

CUADRO I

LA ODISEA DE LOS AVIADORES URUGUAYOS

CUANDO un golpe de mar invirtió el hidroavión, los tripulantes lucharon para salir del fuselaje y a duras penas ganaron la playa mientras el mar destrozaba el aparato.

A poco, cuando empezaban a recoger las pocas pertenencias y equipo que pudieron rescatar, aparecieron cuatro moros de una tribu insumisa y bárbara que los encañonaron y maltrataron quitándoles todas las pertenencias. Durante tres jornadas los internaron en el desierto. Otras tribus luchaban por apoderarse de los cautivos.

Los creían franceses y por tanto extremaban los malos tratos. Ignoraban el destino que les aguardaba y estaban muy pesimistas. El 5 de marzo un avión de la Latecoere, pilotado por Mermoz descubre el hidro en la playa. El 7 otro aeroplano se posa en la playa e interrogan a los moros. El 8 parte de Cabo Juby en avión el piloto León Antoine con Reine y sobrevuelan el campamento de los secuestradores. Aterrizan en los alrededores y dejan en tierra a los emisarios españoles. Despegan bajo una lluvia de balas. El 10 regresan a recoger a los uruguayos y emisarios españoles y los llevan a Cabo Juby.

El coronel Bens había sido cesado el 7 de noviembre de 1925 y sustituido por el teniente coronel Peña. Este fue informado por los pilotos franceses y realizó una acertada gestión que dio por resultado, previo pago del rescate, de la liberación de los aviadores uruguayos, que pasaron por españoles para evitar dificultades.

Los uruguayos pudieron al fin descansar en Cabo Juby y reponerse de los malos tratos. Varios periodistas llegaron a este alejado enclave y han dejado en los periódicos detallada relación. Uno de ellos —del Heraldo de Madrid— tuvo que utilizar mucha imaginación, ferrocarril, aviones, autos y camellos hasta llegar a las desoladas tierras del enclave español.

La despedida en Cabo Juby fue emocionante. Antes de embarcar en el buque Bonifaz para Las Palmas, aparte de las numerosas atenciones por parte española, la compañía Latecoere les dio un banquete donde se estrecharon los lazos de amistad entre los países. El teniente coronel Peña fue felicitado por cable por el alto mando y en los brindis dijo "cuando se aprecia en toda su intensidad el temple de los hombres es en la adversidad y los uruguayos y los franceses lo están demostrando en su lucha por abrir nuevas rutas a la aviación"... El comandante uruguayo Larre Borges contestó a los discursos con numerosos brindis. ●

Insisto. Agadir sigue mudo... ¿Oyó? Tenerife nos tapa Agadir... aterrizó seis treinta, partió... Pero ya sé lo suficiente. A las seis y treinta el correo volvió a Agadir.

"Juby. Un mecánico me dice:

—Le pongo el agua en el cofre delantero izquierdo, los víveres en el de la derecha, atrás una rueda de repuesto y el botiquín.

...El avión está listo.

De Juby para Port Etienne: Avión 236 deja Juby: 14.20 para Port Etienne...

Ya hemos mencionado que algunas tripulaciones habían sido asesinadas por las tribus y una orquestada campaña de prensa de los franceses denunció la inseguridad en que se efectuaba el sobrevuelo de la zona de influencia española. El gobierno español respondió enviando aeroplanos a Cabo Juby.

Aeroplanos Españoles en Cabo Juby

EN 1925 se establecen las directrices para la línea Sevilla-Canarias para el transporte de correo. En agosto de 1926, el consejo de ministros aprueba las bases del concurso. Fue declarado desierto en 1927.

En 1927 se publica el reglamento del aeropuerto de Cabo Juby.

Por tanto, aparte de proteger a los franceses era necesario hacer lo mismo con los intereses aéreos españoles con vistas a la implantación de la línea a Canarias.

A principios de 1928 por al Dirección General de Marruecos y Colonias se organiza un servicio permanente en Cabo Juby a cargo de la aviación militar.

En febrero se comenzó el envío de los aparatos desmontados y material auxiliar para establecer la escuadrilla y se dio orden de preparar el rudimentario aeródromo de Cabo Juby. Aparte de las misiones mencionadas de proteger a los franceses, se quería comunicar por vía aérea nuestros territorios del Sahara, apoyar a la aviación civil y efectuar misiones adicionales de vigilancia y policía.

El 7 de febrero llegaron a Las Palmas los tenientes pilotos Sampil, Collar y García Morato, procedentes de Larache. Estos tres tenientes, que pasarían a la historia por diversos motivos llegaron acompañados por mecánicos y soldados. El material aéreo comprendía 7 aeroplanos DH. 9 y el jefe de la escuadrilla sería el teniente coronel Antonio Camacho.

Dos aviadores en libros nos han dejado relatos de sus vivencias en estos lugares. Uno fue el capitán Carlos Núñez Maza que escribió "Viento del Sahara" y decía: "El emplazamiento de Cabo Juby es algo incomprensible, está situado sobre un arenal y batido por los vientos alisios que barren y arrastran la arena formando dunas que requieren un trabajo agotador con las vagonetas".

En su libro "Cambio de Rumbo", Hidalgo de Cisneros, se expresa en parecidos términos.

Hidalgo de Cisneros fue nombrado jefe de las fuerzas aéreas del Sahara español, una fuerza que no llegaba a 10 aparatos. "Salió de Sevilla —relata— con una escuadrilla de Breguet XIV y su inquietud fue en aumento conforme progresaba el vuelo. Cinco días después todavía estaban en Agadir. Despegaron para Cabo Juby. El panorama desolador e impresionante. Pasaron Tifni, el enclave francés camuflado por el terreno y después Ifni aún sin ocupar por nosotros. Los vientos ayudaron y más rápido de lo que creían llegaron a Cabo Juby. Visto desde lo alto les pareció el sitio más triste y desolado que jamás habían visto."

"Al igual que los franceses para nosotros no tenían sitio en el fuerte. Eramos los únicos españoles que vivían fuera. Allí en una barraca vivía Saint-Exupery con su personal, al que agradecieron las señales que les hizo para el aterrizaje y el primero que nos recibió al pie del aparato."

"El jefe del fuerte teniente coronel Peña y sus oficiales salían poco. La vida en Cabo Juby era para personas muy especiales. El enemigo número uno era la arena. Sobrepasaba la realidad de todo lo que les habían contado y el escenario cambiaba con rapidez y afectaba al hangar y los edificios del aeródromo."

"Las misiones que nos habían asignado eran de levantamientos topográficos por medio de fotografías aéreas, que las hacíamos en grupos de tres aviones —por aquello de las tribus disidentes— y por la tarde se revelaban en el laboratorio."

Después de estos breves relatos pasemos ya al final.

Dos sucesos aeronáuticos

LOS años 1929 y 1930 trajeron dos sucesos aeronáuticos que estimamos de cierta trascendencia para la guarnición de Cabo Juby y que vienen una vez más a resaltar la

Aeródromo de Cabo Juby en 1928.



importancia de este discutido enclave. El primero fue el vuelo de Ernesto Navarro en una frágil avioneta de Madrid a Canarias y regreso; el segundo fue la inauguración de la línea a Canarias por un avión comercial.

Ambos sucesos han sido tratados ampliamente por el autor de este artículo (9), y, por tanto, sólo se hará referencia a las escalas en el fuerte del desierto.

El 20 de diciembre de 1929 con una espesa niebla despegó de Getafe la avioneta CASA (M-CAGG). El vuelo fue normal hasta Casablanca y de allí continuó el 22 debido a una inoportuna avería en el motor. Ese día despegó y alcanzó Agadir. Allí empezaron las verdaderas dificultades en una etapa de 500 kilómetros de inhóspito desierto.

Navarro había sido piloto de la Latecoere y había volado durante dos años la "línea", por lo tanto tenía experiencia en los vuelos del desierto. Es curioso haber sido el único piloto español que trabajó en Latecoere, lo que no cabe duda significaba era un buen piloto.

(9) Grandes vuelos de la aviación española. Madrid 1983. Páginas 209-215; *Revista de Aeronáutica*. Mayo de 1980. Páginas 541 y ss.

La parte más preocupante fue hasta Puerto Cansado y a poco tomaba tierra en el aeródromo de Cabo Juby donde fue magníficamente atendido; pasó la noche como huésped de honor de la guarnición y de los aviadores militares españoles que formaban la escuadrilla del desierto.

Ernesto Navarro también iba de tripulante en el vuelo inaugural de la línea comercial a Canarias junto con César Gómez Lucía. Los pilotos fueron los míticos José María Ansaldo y Eduardo Soriano. El aeroplano un polémico Ford (M-CAAK) que había sido matriculado días antes; alcanzó Cabo Juby el día 20 de mayo de 1930. Eran cerca de las cuatro de la tarde cuando avistaron el fuerte con su aspecto típico, desolado y triste. La llegada del avión fue uno de los acontecimientos más sonados y emotivos pues se rompía la lejanía de la península.

Sólo permaneció el trimotor media hora en el desierto.

Epilogos

EN 1930 comenzó la época dorada de Cabo Juby en relación con la aviación, y los acontecimientos y sucesos desbordan el espacio disponible por lo que esta historia termina en mayo de 1930. Esperamos tener la oportunidad de terminarla pues queda materia de enorme interés aeronáutico. ■

El trimotor "Ford" en Cabo Juby, rodeado del personal de la guarnición y de los curiosos moros.

