

Orígenes de la Aviación española en el Sáhara

Juan Manuel RIESGO (*)

El Museo del Aire expone entre sus fondos dos objetos que testimonian el fin de la presencia española en el Sáhara, un cartel anunciador en árabe y castellano de la existencia de campos minados: «Atención, minas». Los campos minados se prepararon más como disuasión que como verdadera amenaza real contra «la Marcha Verde». Pero, sobre todo, impresiona ver en su vitrina originaria la bandera que envolvió los féretros de los pilotos accidentados durante las largas patrullas en T-6 sobre el territorio de soberanía española y que fue la última que ondeó en los Aeródromos de El Ajuun y Villa Cisneros, minutos antes de que despegara el último avión, los días 27 de diciembre de 1975 y 11 de enero de 1976 respectivamente. Al arriar esa bandera, terminó la presencia de la Aviación española en el Africa Occidental; pero veamos como empezó:

AVIADORES ESPAÑOLES EN EL SÁHARA

En 1923, Francia quería estudiar el vuelo Toulouse-América, incluyendo dos escalas en el Africa Occidental español, una en Cabo Juby y otra 600 km. al sur, en Villa Cisneros. La presencia de franceses en la preparación de las pistas, soliviantó a los saharuis que no olvidaban la destrucción de su capital, Smara, por orden del general Mainer en 1913.

El gobernador militar, coronel Francisco Bens, que desempeñaba el cargo desde 1903, limó asperezas facilitando vuelos a notables saharuis y efectuando el reforzamiento de la guarnición con dos compañías más y una batería, procedentes de Canarias. Y, como algún chej comentó que España era un país inferior y no tenía aviación como Francia, el goberna-

(*) Del Museo del Aire.

dor sugirió a las autoridades la conveniencia de que la Aviación española sobrevolara también el Sáhara.

Por ello, una escuadrilla de tres Breguet XIV, al mando del Comandante Delgado Brakenbury y un hidro Dornie-Wal, pilotado por el «As» Ramón Franco, vinieron desde la península. En Villa Cisneros el amerizaje del hidroavión causó la admiración de los saharauis que se agolparon para contemplar aviones y aviadores. Después, el hidro trasladó a Bens a Santa Cruz de Tenerife donde fueron recibidos por un gran gentío por tratarse del primer vuelo a Canarias.

LOS HOMBRES AZULES DEL SÁHARA SEÑORES DEL TERRITORIO HASTA LA PENETRACIÓN ESPAÑOLA, 1903-1930

Los sultanes azules Ma el Aimin y sus hijos El Hiba y Merebbi Reb, habían atacado repetidas veces los intereses franceses en el Sáhara. En 1910 intentaron tomar Fez, siendo derrotados en Tadra por tropas francesas, a las que hostigaban por todo el sur de Marruecos y Mauritania.

En 1912, el Hiba, nuevo Sultán a la muerte de su padre, molesto por la aceptación que ha hecho la Casa Real marroquí del protectorado francés el 30 de marzo de 1912, sale de Tiznit proclamando la Guerra Santa, seguido por los hombres azules y los susis, también de vestimenta azulada, ocupando Marrakech el 15 de agosto donde se proclama Sultán. Pero la reacción francesa del general Lyautey no se hace esperar y después de vencer el 6 de septiembre en Sidi Bu Othman, las tropas franco-marroquíes reconquistan Marrakech, el 10 del mismo mes.

Durante la 1.^a Guerra Mundial, el Capitán alemán Edgar Probst, acompañado del Capitán turco Ahmed Haire y un prisionero marroquí, desembarcó en noviembre de 1916 del submarino «U.C. 20» intentando llevar armas y dinero a El Hiba para reanimar la lucha contra los franceses. Robado por los indígenas, tuvo que ser rescatado por los españoles y entregado el 23 de diciembre de 1916 a su Cónsul en Tenerife sin poder completar su misión.

La derrota alemana de 1919 disgustó a El Hiba, muriendo a mediados de ese año y siendo sucedido por su hermano Rebbu, cuya capacidad militar contra los franceses era mucho menor; y además el Gobernador político-militar del Sáhara, Francisco Bens, consiguió ocupar Cabo Juby y mantener muy buenas relaciones con los Erguibat y las principales tribus del Sáhara.

EL RAID MELILLA-LARACHE-CABO JUBY-CANARIAS

El Raid Aéreo Melilla-Cabo Juby-Canarias constituyó una gran ocasión para demostrar la gran preparación que la aviación española estaba

adquiriendo en la guerra de Marruecos y a percibir de las grandes empresas que podría efectuar en las epopeyas de los grandes vuelos, como así fue.

El hidroavión salió de Melilla a Cádiz el 3 de enero de 1924 y luego fue a Larache, desde aquí 250 km. a Casablanca, de Casablanca a Mazagan, Safi y Mogador, 450 km., territorios de soberanía francesa, luego Ifni-Draa, Puerto Cansado, hasta llegar a Cabo Juby otra vez territorio ocupado por España, 500 km. La tripulación del Dornier-Wal era: piloto, Capitán Ramón Franco; observador, Capitán Más Gaminde; mecánicos: Cabo Mateo y soldado Panizo y el fotógrafo Leopoldo Alonso, que dará testimonio escrito y en imagen de la expedición de la que será jefe el Comandante Delgado Brakenbury. Las tripulaciones de los tres aviones Breguet XIV fueron los Capitanes Félix Bermúdez de Castro, Rafael Martínez Esteve, Joaquín Pardo; Tenientes Juan Martínez de Pisón y Antonio Rexach y el mecánico Domingo Bosch. A los aviones se les bautizó con los nombres de Tenerife, Archipiélago Canario y Gran Canaria.

El Capitán Díaz Sandino, que años más tarde sería Jefe del Aeródromo de El Prat, estudió, siguiendo las directrices del director de Aeronáutica, General Echagüe, los lugares más adecuados para establecer campos de aterrizaje y fondeaderos para hidroaviones.

Por adelantado se envió el falucho de aviación San Francisco con repuestos, que llegó a las Canarias el día 2 de enero de ese año 1924.

El Dornier despegó del Atalayón de Melilla el 3 de enero hacia Cádiz, trayecto que efectuó en cuatro horas. Al día siguiente despegó hacia Larache, pero por el mal tiempo en la desembocadura del Lucus, el Comandante Delgado Brakenbury, que se había incorporado en Cádiz, decidió tras consultar con Ramón Franco, aproar a Ceuta, lugar más resguardado. Así el primer Raid de nuestra Aviación a Canarias empezó su recorrido haciéndose presente en las tierras más españolas del continente africano, Melilla y Ceuta. Después de dos días continuaron el vuelo en dirección a Larache y, al sobrevolar el Aeródromo de Ahuamara y no ver los tres Breguet XIV, recibieron un radio informando que éstos ya habían despegado en dirección a Casablanca. El fotógrafo Leopoldo Alonso, en la proa, aprovechaba su privilegiada posición para efectuar tomas espectaculares en su cámara cinematográfica. A las 13 horas llegaron a Casablanca, siendo recibidos cordialmente por el Gobernador Militar francés Laurent y entusiásticamente por la colonia española. Casi al mismo tiempo, los Breguet XIV aterrizaban en el aeropuerto militar.

El día 7 despegaron entre una maraña de mástiles de barco hacia Mogador, donde todavía no había luz eléctrica, contemplando un paisaje pleno de explotaciones agrícolas muy distinto de la zona española. La organización del General Lyautey residente (especie de Alto Comisario) de Francia se notaba en los detalles de la presencia de mecánicos y combustible para el vuelo español. Los expedicionarios españoles le enviaron un

radiograma de salutación y agradecimiento. En Mogador, antigua fortaleza portuguesa y puerto fomentado por los sultanes del s. XVIII, el amerizaje fue muy difícil por el tremendo oleaje; pero la pericia del Capitán Ramón Franco lo hizo posible. Para 330 km. se habían empleado 3 horas, 20 minutos.

Aquí, la colonia española se reducía a 13 personas, incluyendo tres frailes misioneros y cuatro artistas que actuaban en un café. Por los fuertes vientos, el hidroavión no pudo despegar hasta el día 17 comprobando las grandes dificultades de aquellos territorios inmensos e insumisos, su intenso calor, el simun y tempestades de arena.

La ventaja para los aviones de aquella época era poder aterrizar en muchos lugares, pero podían ser capturados por las bandas o «rezzus» de bandidos que, si no los mataban, pedían rescate por sus prisioneros. Esta etapa hasta Agadir la hicieron sin los Breguet XIV y se hizo sin novedad en hora y media; por fin, el mar estaba en calma. Aunque tuvieron turbulencia sobre Ifni, tras 500 km. pudieron llegar a Cabo Juby, el establecimiento militar más al norte de el Africa Occidental española. Allí el Coronel Francisco Bens, Gobernador, explorador, enlace, diplomático y hasta Delegado de Sanidad, recibió a los expedicionarios y les pidió que empezaran a patrullar el territorio y demostrar a los habitantes que **ESPAÑA TAMBIÉN TENÍA AVIACIÓN COMO FRANCIA** y llegado el caso, tan valerosa y eficaz como aquélla o más.

La estancia de los tres aviones españoles en Cabo Juby había estado rodeada de la alegría de los oficiales y soldados de la guarnición y de los saharauis que les obsequiaron con 14 carneros. El fotógrafo Alonso en su libro «El Raid Aéreo Melilla-Cabo Juby-Canarias», llama al Coronel Bens «Patriarca» de aquel territorio.

El hidroavión Dornier no pudo despegar hasta el día 17 a las 8:50 por el mal estado del mar, pero su última etapa hasta las posesiones españolas a cerca de 600 km. de distancia con su autonomía mayor que los Breguet XIV, debe ser más fácil. A las cinco horas ven la bandera española sobre Cabo Juby en cuyas proximidades se encuentran los tres Breguet, el lugar abrigado escogido por el Capitán Díez Sandino como fondeadero tenía un mar fuerte donde se entrecruzaban las olas, por lo que era más conveniente amerizar en mar abierto, lo que así se hace a las 13:30, siendo recibido por el Coronel Bens en bote de remos.

Una vez repostado el Dornier y llevando al Coronel Bens como pasajero, despegó en compañía de los tres Breguet a las 15 horas en dirección a Gran Canaria. Favorecidos por el viento, los aviadores sobrevolaron Fuerteventura, después Gran Canaria y se dirigieron hacia la Bahía de Gando donde tomaron tierra cerca de la Torre del Faycal. El Dornier amerizó en el Puerto de la Luz a pesar de la maraña de mástiles. Era el 17 de enero de 1924.

En dos horas justas se habían recorrido los 250 km. que separaban las

Canarias de su hinterland natural en el Sáhara español. Una multitud de pañuelos blancos recibió a los primeros aviadores hispánicos en Canarias, orgullosos de que aviones españoles sobrevolaran por fin este trozo tan querido de la Patria. La tripulación del hidro llevaba nueve horas sin salir del avión (desde Mogador), de este 17 de enero.

El Alcalde Ortiz, en su discurso de salutación, pidió al directorio una línea aérea regular de hidros que uniera Canarias con Cabo Juby y la península, lo que redundaría en mayor rapidez en los transportes y comunicaciones postales.

Con un vuelo ritual a Tenerife el 30 de enero y una pasada al Teide sobre su cráter el 1 de febrero, se cumplió la ilusión de que un avión español superara nuestra cumbre más alta de 3.769 metros y llegara hasta 4.300 m.

Cumplidos los objetivos del raid y con uno de los Breguet XIV sin cola por la hélice de otro, fueron desmontados los tres y embarcados para facilitar la vuelta. El hidro regresó por aire, acortando las etapas por la ruta Arrecife-Casablanca con lo que batió el récord español de distancia estableciéndolo en 800 km.

Allí se les comunica que van a ser recibidos por el Mariscal Lyautey residente francés y acompañados por el jefe de la aviación francesa de Marruecos, Coronel Chanting. Allí comprueban los aviadores españoles las importantes subvenciones que tiene el Aeroclub de Casablanca y el gran interés francés por la aviación comercial y de guerra para asegurar la ruta Toulouse-Dakar a través del Marruecos francés y Sáhara español.

El discurso del presidente del Aero Club «Príncipe de Murat», reproducido en los periódicos españoles, insistió fuertemente en la colaboración de ambos países en las comunicaciones aeronáuticas para lo que se necesitaba la asociación de todas sus fuerzas y así «el murmullo de las hélices por encima de los Pirineos, Sierra Nevada, el Atlas, las tierras fértiles de Marruecos, el desierto y el Atlántico, uniera el viejo mundo con América, el último continente incorporado a la civilización por uno de los vuestros, el genial y audaz Cristóbal Colón que lo unió al nombre de España».

El 13 de febrero el Dornier despegó del puerto de Casablanca y ayudado por fuerte viento de cola en una hora y cincuenta y cinco minutos llegó a Ceuta.

EL RAID A CABO JUBY Y CANARIAS Y LOS SECUESTROS DE AVIADORES DECIDEN EL ESTABLECIMIENTO DE UNA BASE PERMANENTE DE AVIACIÓN

La petición del Coronel Bens de la presencia de la Aviación española estaba muy relacionada con el prestigio que ello daría sobre los indígenas y también como intimidación sobre los territorios aún no ocupados y sobre los bandos insumisos, especialmente los AROSSIEN, que raziaban ga-

nados, caravanas, poblados, etc., y capturaban cualquier extranjero que se aventurara por el territorio o tomara tierra con una tayara (pájaro). España necesitaba aviación de forma permanente para demostrar que no abandonaba sus derechos ni carecía de medios para defenderlos.

El Raid Melilla-Cabo Juby-Canarias de enero de 1924 lo demostró. Además el contingente militar de Cabo Juby fue aumentado hasta 423 hombres, el de Villa Cisneros hasta 121 y a 159 el de «La Güera».

Un Real Decreto Ley de 5 de febrero de 1925 estableció el correo aéreo entre Sevilla y Canarias. El aumento de las operaciones en Marruecos hizo que la Alta Comisaría intentara una recluta de indígenas saharianos con persona distinta del Gobernador español, Coronel Bens. Al no consultarse este tema y encomendárselo al Capitán De Miguel, dimitió, siendo sustituido por el Teniente Coronel Lapeña el 22 de noviembre de 1925, por lo que se frenó la ocupación efectiva del territorio después de veintidós años de continua actividad y de proponer la creación de una policía indígena a camello y un destacamento de auto-orugas.

A fines de 1926 el pequeño impasse producido por el cese del Coronel Bens tuvo que terminar por una serie de sucesos.

La Compañía francesa Latecoere, luego AEROPOSTALE, extendió sus vuelos hasta San Luis y Dakar en el Senegal, saliendo de Casablanca y haciendo escalas en Agadir, las poblaciones españolas de Cabo Juby y Villa Cisneros y luego en la Mauritania francesa, Port Étienne y Terert. El 21 de diciembre de 1925 el aterrizaje forzoso del piloto Reine en Ifni, originó su captura y posterior rescate a cambio de dinero. El 22 de mayo de 1926 lo fue el piloto Mermouz perdido en la calima, siendo rescatado en Cabo Juby. El 17 de octubre de 1926, el piloto Pivot aterriza en Ifni, siendo entregado en Tiznit pocos días después. El 11 de noviembre, cuando el piloto Gourp sufrió una avería y tomó tierra, aterrizó en sus proximidades su compañero Erable acompañado por el mecánico Pintado para recoger el correo y la tripulación, resultando atacados por los indígenas impidiendo el despegue del segundo avión. Mataron a Erable y Pintado, hiriendo gravemente a Gourp, que murió en Casablanca días después.

El 2 de marzo de 1927 el hidroavión uruguayo que pilotaba el Comandante Lorré Borges tuvo que amerizar a 100 km. al norte de Cabo Juby con las tres personas que le acompañaban, siendo recogidos tras el pago del rescate por las gestiones de la Comandancia Militar de Cabo Juby y la Compañía Aeropostale.

Los europeos matizaban que las cantidades que pagaban lo eran en concepto de compensación por los gastos de alimentación a los prisioneros; pero, para los musulmanes, el secuestro y rescate era una práctica habitual. La noche del 30 de junio de 1928 de nuevo el piloto Reine, esta vez acompañado por el ingeniero Serre, aterrizó en las proximidades del Cabo Garnet, al sur del Cabo Juby. Cuatro meses estuvieron prisioneros de los erguibat hasta que pudieron ser rescatados por la Comandancia de Villa

Cisneros. También ese año el piloto Vidal, capturado en Ifni, fue entregado en Tiznit una semana más tarde.

Todos estos hechos motivaron la protesta francesa contra España por no asegurar la efectividad y dominio de sus territorios. Claro que nuestros vecinos galos, olvidaban que no habían ocupado el Sur de Marruecos y el Este de Mauritania, lo que no harían hasta 1934 y que además, los hombres del sultán azul se consideraban en guerra con Francia desde su expulsión de Marrakech y la destrucción de su ciudad sagrada, Smara.

LA PATRULLA ATLÁNTIDA Y LA PRIMERA UNIDAD AÉREA DEL SÁHARA

Para recuperar el tiempo perdido desde el cese del Coronel Bens, como muestra de las intenciones de la presencia aérea española, entre el 10 de diciembre de 1926 y el 26 de febrero de 1927, se realizó el Raid de la Escuadrilla ATLÁNTIDA, Sevilla-Las Palmas-Santa Isabel-Bata, regresando por la Güera y Villa Cisneros hasta Melilla. En las guarniciones del Ejército español de La Güera y Villa Cisneros, los oficiales pilotos se sorprendían vivamente de los abrazos que los soldados rusos les prodigaban. Se intuía que con la aviación se exploraría y dominaría verdaderamente el territorio y con su capacidad de rápida y terrible represalia, se acabaría con los secuestros de aviadores.

Fruto de estas experiencias, el Gobierno, por fin, se decidió a establecer una escuadrilla de aviación de forma permanente en el aeródromo de Cabo Juby que utilizaba la compañía francesa aeropostal para la ruta Casablanca-Dakar desde 1925 y que en 1928 se extendió a la ruta Pernambuco-Río de Janeiro-Buenos Aires y en 1929 a Santiago de Chile. A principios de 1928 una escuadrilla de 6 Breguet XIV, avión contrastado en la guerra de Marruecos con la dureza climática africana, fue destinada al Sáhara.

El complemento de esta fuerza sería una Policía montada en camellos, creada el 13 de octubre de 1928 que reforzaría a «LA MIA» (Unidad Policía Indígena a pie de 100 hombres) que luego fue dotada de caballos.

Las Bases estarían defendidas por las fuerzas europeas, y las «Mias» a pie y a camello auxiliarían a barcos naufragados y aviones que hicieran aterrizajes forzosos.

LA JEFATURA AÉREA DE IGNACIO HIDALGO DE CISNEROS

Para desempeñar el puesto de Jefe de las Fuerzas Aéreas españolas fue designado uno de los personajes más curiosos de la historia contemporánea de España y de la aviación en particular, el aristócrata Ignacio Hi-

dalgo de Cisneros López-Montenegro, Comandante piloto procedente de Intendencia, que llegaría a ser Jefe de la Escuela de Caza de Alcalá de Henares y durante la guerra civil, Jefe de la Aviación republicana.

El cargo de Jefe de las Fuerzas Aéreas del Sáhara español de tanta sonoridad, nunca tuvo bajo su mando más de nueve o 10 aviones; pero el dinámico carácter del Comandante Hidalgo de Cisneros hizo maravillas y consiguió extender la presencia española y entablar relaciones directas con la familia del Sultán Azul, descendientes del célebre Ma El Ainin.

Hidalgo de Cisneros hizo el ya habitual viaje Sevilla-Larache-Casablanca-Mogador-Agadir-Cabo Juby con una escuadrilla de Breguet XIV entre cuyos pilotos estaba el Teniente Hernández Franch que también se haría célebre durante la guerra civil.

En Larache, el Comandante de la plaza era el General Mola y en Mogador, el Cónsul era el señor Maestro de León, que por cierto, se desvivía de tal forma con los aviadores que constituía la escala más deseada por éstos en sus vuelos desde o a la península.

En Cabo Juby residían el Gobernador General, Teniente Coronel Lapeña, el Capitán Secretario Guarner y su hermano, Jefe de la Compañía disciplinaria. Había una factoría para intercambios con los indígenas, instalaciones auxiliares de pesca y un gran hangar de la Compañía francesa de Aviación cuyo representante era el célebre piloto y novelista francés Antoine de Saint Exupéry. Imaginativo individuo que, además de luchar día y noche contra las dunas que les invadían, hizo unas fotografías en compañía de los aviadores españoles con una piel de león, que años más tarde fueron publicadas en la Ilustración Francesa, pues desde el aire hacían el efecto de un león de verdad que desde el Atlas hubiera bajado hasta el desierto.

Hidalgo de Cisneros organizó el levantamiento topográfico de Puerto Cansado, futura base de hidroaviones, y para evitar apresamientos organizó que los servicios nunca se hicieran con menos de tres aviones. En uno viajaba un saharauí intérprete y guía, en otro un mecánico con repuestos y en el tercero, un observador con máquina fotográfica. Todos los aviones tenían ametralladoras, carabinas para los tripulantes, agua y víveres para varios días. Si un avión aterrizaba por avería, los otros dos tomaban tierra cerca para ayudar a repararlo. Si no se podía arreglar o se veía mucha gente armada formada por nativos no amigos o agresivos, se montaban tres tripulantes en cada avión y se abandonaba el tercero.

Durante el mando de Hidalgo de Cisneros hubo dos incidentes: en uno de ellos se reparó la avería sin ver a nadie. En el segundo hubo que pasar varias horas a unos 90 km. del fuerte observados por un grupo armado de indígenas. El intérprete dijo que esperaban refuerzos para atacarlos, y efectivamente, una vez reparada la avería, al despegar los aviones, vieron un gran grupo de camellos que se dirigía al lugar del aterrizaje y que, al

verse frustrados, disparó futilmente contra los aviones que ya estaban en el aire. Estas medidas evitaron los apresamientos anteriores.

Para descargar a los soldados del pesado servicio de guardia en una gran extensión como era la del aeródromo, Hidalgo utilizó un procedimiento distinto del Ejército de Tierra y hoy común en aviación: un fiero perro bardino traído de Canarias, con un solo soldado ejercía feroz intimidación, llegando a morder al propio Saint Exupéry cuando acudía a charlar con sus amigos aviadores españoles, causándole graves heridas de las que sanó. Aprovechó la convalecencia para escribir «Correo del Sur».

Poco antes de que se terminara el Hangar de Villa Cisneros, que evitaría la terrible lucha contra la arena que se introducía en los carburadores de los aviones, la ropa de los aviadores y que inclusive formaba dunas más altas que los dos edificios de la Aviación, se recibió un telegrama urgente de la Dirección General de Aviación disponiendo el traslado de la escuadrilla a la capital de Río de Oro.

La causa de este traslado apresurado se debió a un ataque hecho al vehículo que trasladaba el suministro al Faro, situado a 4 km. del fuerte y en el que iba el propio Gobernador, Comandante Romeral, con su escolta, sufriendo una descarga que mató a uno de los acompañantes. Por si eso era parte de la preparación de un gran ataque, que decían los confidentes, se decidió reforzar la guarnición con la aviación para proteger mejor el fuerte, el faro y la vía de aprovisionamiento, pues se contaba con la capacidad de la aviación para disolver grandes concentraciones de indígenas a camello. Afortunadamente el ataque esperado no tuvo lugar, pues se trató de un simple intento de apoderarse de los víveres que se enviaban al Faro.

Sin embargo, fue útil la presencia de una Escuadrilla española en un aeródromo que se había convertido en uno de los mejores del mundo, por su suelo completamente llano, duro como el cemento, muy largo, sin ningún obstáculo próximo y con el viento soplando siempre en la misma dirección. Los grandes aviones de la línea París-Madrid (Latecoere, 28 y después el Fokker VII, el trimotor Ford y por supuesto el Junker de Lufthansa) podían despegar de él totalmente cargados. El agua de los radiadores tenía que ser vigilada intensamente, por ser preciado líquido en el desierto. Pero la riqueza de pesca era tal que, como relata Hidalgo de Cisneros en su autobiografía que bastaba disparar al agua para matar varios grandes peces, los langostinos los cazaban con cazos y cuando bajaba la marea, cantidades de pescado quedaban en los bajos de agua hasta la siguiente marea, visión idílica que ya no se repite en el que fue el banco de pesca más rico del mundo. Los naturales del país se asombraban de que los aviadores y los otros españoles comiencen percebes y mejillones (comen piedras, decían). Otros se sorprendieron cuando Hidalgo de Cisneros insistió en pagar directamente a los negros que trabajaban en las obras del aeródromo en vez de a sus dueños saharianos. Ello molestó a los musulmanes y después a las autoridades francesas de la vecina Mauritania cuando dos

negros huyeron de sus dueños pidiendo la protección de los aviadores españoles alterando el status de la zona. Fueron comprados y obtuvieron la libertad por 90 duros.

LA AMISTAD ENTRE AVIADORES ESPAÑOLES DEL SÁHARA Y LA FAMILIA DEL SULTÁN AZUL

Hidalgo de Cisneros y la Aviación española pasaron a la historia del Sáhara a través de un gesto humanitario. Los aviadores eran muy respetados por los árabes por creerlos locos y por tanto tocados de Alá, pero hubo un hecho que aumentó su prestigio. Un atardecer, y cuando las tripulaciones descansaban de los vuelos del día, vieron llegar al aeródromo un grupo de unas 50 personas en su mayoría mujeres, niños y ancianos que presentaban un estado lamentable, estaban demacrados, hambrientos, los pies y labios destrozados quedándose junto a la puerta del aeródromo desplomados en el suelo pereciendo según Hidalgo de Cisneros, más bien «cadáveres que se movían». Habían sido asaltados por bandidos del desierto que después de matar o herir a los hombres que les acompañaban, les robaron el ganado, camellos, víveres, agua, tiendas y se llevaron además los negros y algunas mujeres jóvenes, caminando cuatro días y medio por el desierto. Como su llegada coincidió con la hora de la cena, Cisneros ordenó que los soldados los alimentaran, lo que estos canarios en su mayoría hicieron con mucho gusto recordando la solidaridad de siglos canario-sahariana. Tomaron guiso de patatas con gacela, té, galletas y latas de dulce y se les alojó con la colaboración de las muchas familias saharauis que, como en Cabo Juby, se habían establecido sedentariamente con sus jaimas en los alrededores de los fuertes españoles.

Mientras permanecieron en el Aeródromo se les trató con mucho cariño hasta que estuvieron recuperados y se marcharon. Dos meses más tarde, y cuando esta tribu asaltada había sido casi olvidada, se presentaron cinco elegantes saharauis montados en rápidos camellos meharis manifestando que querían ver al Jeque Tayara «el jefe de los pájaros» y después de consultar con el jefe militar Romeral, Hidalgo de Cisneros los recibió. El más caracterizado de ellos extrajo del interior de su derrah una cartera en la que llevaba una carta escrita en árabe con dos grandes sellos en los que había armas nobiliarias con unas palabras a modo de lema. El firmante de la carta era el Chej Bucharaya, hermano del Sultán Azul Merebbi Rebbo, hijo de Ma El Ainín y descendiente del profeta. Entre muchas frases de bella cortesía a la manera de los árabes, decía: «He sabido que has dado de comer a mis hijos. Te doy las gracias por tu acción que no olvidaremos nunca».

El Comandante Ignacio Hidalgo contestó entregando una carta a los emisarios invitándole a pasar unos días en el aeródromo de Villa Cisneros.

Romeral, muy interesado en esta correspondencia, comentó que probablemente no aceptaría pues los franceses, por su gran prestigio le habían invitado a sus fuertes militares, pero nunca había aceptado. De todas formas, esto era lógico, pues tanto su padre Ma el Ainin, como su hermano el Hiba, ambos sultanes azules, habían guerreado a muerte contra los franceses pero sin hostilizar a los españoles.

Mulero Clemente en su libro sobre el Sáhara atribuye a Ma El Ainin esta frase dicha a sus hijos: «Si os acercáis a los cristianos alguna vez, que sea a los españoles, porque ellos saben comprendernos y amarnos».

Como el tiempo en el desierto no cuenta, a los tres meses y a la hora del atardecer, en 10 caniellos ricamente enjazzados se presentaron el Chej Bucharaya, uno de los 33 hijos de Ma el Ainin y uno de sus favoritos y su escolta, para hacer una visita de dos días. Todos los españoles de Villa Cisneros se volcaron con los ilustres visitantes, especialmente los aviadores, por lo que la visita se prolongó una semana. Lo que más les complació fue el ametrallamiento desde el aire a blancos en tierra con munición trazadora y levantando chispas de las rocas. Los disparos contra maniqués pudiendo utilizar munición y fusiles sin ningún límite hicieron que por fin Bucharaya perdiera su imperturbabilidad y se apasionara como todos los árabes con el poder de las armas de fuego.

En 1930 el aviador, Capitán Núñez Maza, en su obra, «Viento del Sáhara» describe así a este gran personaje: «Impasible y gran señor con gesto entre altivo y amable. De estatura elevada, envuelto enteramente en el amplio albornoz azul, con su turbante del mismo color, en una inmovilidad que no incluye la rigidez, su fisonomía inteligente y expresiva, sus ojos de hombre pensador como un poco ausente del momento y de la vida, su pronta y amable sonrisa y la rapidez, a pesar de no hablar español, para comprender la idea más inesperada que se nos ocurra; todo, en una palabra, revela en este árabe hermano del «Sultán Azul», que ha heredado la sangre y la raza de su padre Ma El Ainin, cuyo nombre hizo temblar al Desierto y cuya memoria sigue respetándose en todas partes.

Hidalgo de Cisneros por esta afición de sus huéspedes árabes a las armas, invitó a Bucharaya a cazar gacelas en un Chevrolet abierto al que llamaban «el camello». Este vehículo seguía a gacelas (que con grandes saltos alcanzaban hasta los 80 km./h), cargado con cinco personas armadas y dos perros, a toda marcha por «la autopista» del desierto, haciendo miles de km. sin ninguna avería.

Después de matar una gacela, otra herida se escondió entre unas dunas, por lo que hubo que dejar al Chevrolet al cuidado del soldado de aviación que lo conducía y se soltaron los perros hacia la gacela, mientras que el Comandante Hidalgo, Bucharaya y dos de su escolta se adentraron a pie por entre las dunas por lo que se encontró el jefe de la Aviación de Sáhara a muchos kilómetros del fuerte de Villa Cisneros rodeado de tres saharauis, uno de los cuales era jefe de miles de guerreros que consideraban a

los cristianos sus enemigos naturales. Una vez cazada la gacela herida, Bucharaya abrazó a Hidalgo de Cisneros y le confirmó que ahora le consideraba su amigo por haber confiado en él, al haberse ido solo con ellos.

Bucharaya, en el banquete del gobernador, observando la utilización que los demás hacían de los cubiertos, consiguió salir con soltura del acontecimiento, demostrando su inteligencia. Un día en el aeródromo vio a Hidalgo que trabajaba en el motor de un avión, ensuciándose e hizo salir rápidamente a sus acompañantes saharauis para que no vieran al «Jefe Tayara español que pese a ser guerrero trabajaba» lo que en el desierto sólo hacían las clases inferiores.

El Chej Bucharaya había hecho varios suelos en el Breguet XIV del comandante del aeródromo y, cuando llegó el momento de la despedida, se le mostró un mapa en el que aparecían pozos y cauces secos que debían conocer y tras algunas preguntas, identificó un lugar a unos 200 km. de Villa Cisneros donde estaba su «familia», es decir, la agrupación de jaimas que componían su amplio parentesco a la manera feudal. Se le propuso enviar por delante a su escolta y camellos y llevarle en avión en dos horas, lo que le ahorraría cinco días de viaje, tras reflexionarlo, acabó aceptando y aunque el gobernador no estaba muy convencido de semejante plan que suponía aterrizar entre miles de personas que no habían visto nunca un cristiano, el éxito político que se podía obtener hizo que al fin transigiese. Se utilizaron tres aviones y les acompañaron los dos mejores pilotos de la escuadrilla, los Tenientes Luis Burguete y Hernández Franch. Durante la primera hora y media Bucharaya indicaba la ruta, pero en ese punto dudó y corrigió varias veces, hasta el extremo de que Hidalgo de Cisneros ya había decidido volver cuando vieron por fin una numerosa agrupación de jaimas, camellos y mucha gente que corría, por lo que a la segunda pasada la sonrisa amplia de Bucharaya indicó que habían llegado al lugar adecuado.

En un terreno llano tomaron tierra los aviones sin ninguna dificultad y, mientras se mantenían las hélices en marcha el Chej y el otro saharauí aviador, se dirigieron a los que venían de las jaimas y tras una charla que se hizo eterna a los pilotos españoles, Bucharaya regresó y dijo que había encargado comida y té y vendrían sus primos a cumplimentar a los españoles. Como era la ley de la hospitalidad del desierto y estas tripulaciones mixtas hispano saharauis podrían hacer que por fin España saltara las alambradas de sus fuertes para relacionarse con la familia más noble del desierto y explicar su mensaje de colaboración y apertura, el Comandante Hidalgo aceptó. Los aviadores se sentaron bajo las alas por el fuerte sol. Un primo de Bucharaya acompañado por dos de sus hijos, trajo los instrumentos para el rito mágico y laborioso del té, espectáculo inolvidable en el desierto para los que han tenido la suerte de presenciarlo. Luego llegaron seis parientes más, todos con un fusil francés en bandolera y dos negros con comida que colocaron sobre una alfombra que serviría de mantel y asiento.

Una multitud vigilada por un servicio de orden contemplaba expectante a prudente distancia, aviones, aviadores y notables. El homenaje a los visitantes se hizo interminable ante el nerviosismo de los pilotos y las peleas de los espectadores con el servicio de orden. Tras dos intentos de despedida y con la proximidad de la noche para la vuelta, por fin Hidalgo ordenó que pusieran en marcha los motores ante el temor de un secuestro de hombres y material que hiciera rica a la tribu. Pero Bucharaya tomó la mano de Hidalgo de Cisneros, le besó en el hombro y quitándose una sortija de ágata se la puso en el dedo al asombrado Comandante español. El Chej Bucharaya demostró una vez más su categoría de gran señor del desierto.

A partir de aquel momento las relaciones entre saharauis y españoles se estrecharon, notables erguibat se trasladaron a residir a los alrededores de Villa Cisneros como el jefe religioso Tale Buya, hermano también del Sultán Azul. Los aviadores españoles lanzaban mensajes o dejaban intérpretes con informaciones indicando donde había buenos pastos o avisando las incursiones de feroces partidas de hasta 300 hombres que procedían del suroeste de Mauritania. Estos servicios salvaron las vidas y las propiedades saharauis y fueron muy agradecidos. Mientras permaneció al mando Hidalgo de Cisneros, ningún avión o aviador fue secuestrado.

EL SECUESTRO DEL COMANDANTE BURGUETE Y EL CAPITÁN NÚÑEZ MAZA

Después de este período, el nuevo Jefe de Cabo Juby resultó capturado. Era nada menos que el laureado de Marruecos, Félix Martínez Ramírez, que fue apresado en las proximidades del Ifni, lejos por tanto del ámbito del Sultán Azul. Pero el incidente más importante acecería el 21 de mayo de 1930, cuando el Jefe del Aeródromo de Villa Cisneros, Comandante Burguete, se desplazó a Cabo Juby acompañado por el Capitán Núñez Maza y llevando como acompañantes al Chej local Tale Buya como intérprete para un posible aterrizaje forzoso y al Sargento mecánico, Ferrer. La razón de su vuelo era recibir al General Balmes, inspector de Aviación, que realizaba la primera visita a los aeródromos del Sáhara. El avión del Comandante Burguete se averió y tuvo que tomar tierra. Hizo lo mismo el capitán Núñez Maza enredando su tren de aterrizaje en un fuerte matojo. en pocos instantes, mientras el Comandante Burguete y el Sargento Ferrer intentaban reparar el aparato sin fortuna, fueron rodeados por unos 200 saharauis y cuando quisieron sacar del matojo el tren del otro avión era demasiado tarde. Aquel año había sido tremendamente seco y la penuria de las tribus del interior muy grande. El alimentar y aparentemente salvar a los aviadores podía suponer unos miles de pesetas de compensaciones a

los saharauis, por lo que miembros de tres tribus se enzarzaron disputándose el apresamiento de los aviadores llegando a intercambiarse golpes de goma. Al final cada tribu se quedó con uno, haciendo caso omiso de Tale Buya, al que no se tenía en cuenta por vivir entre cristianos.

Este aterrizaje en Cabo Bojador, en un recorrido que debía de ser de 620 km., terminó con el desmontaje de las estructuras enteladas de los aparatos hecho por los propios saharauis con ayuda de sus dientes, según Núñez Maza, y dejando los motores en el suelo. Para colmo de males, uno de los captores, Ait Lahsen, lucía un derrah confeccionado con un mantel a grandes cuadros azules y blancos y el emblema de aviación. El cómo llegó esta ropa de mesa allí era toda una sorpresa, pues se trataba de una tribu que sólo se acercaba al territorio español en época de lluvias buscando pastos y aquel año había sido muy duro. Núñez Maza quedó en poder de los más rápidos en el manejo de las gomas, «los arosien», y pudo entender de su dialecto hassanía, que eran precisamente los asesinos de GOURP, ERABLE y PINTADO y de unos pescadores canarios. Le subieron a un camello y huyeron con él, amenazando de muerte a los demás. Le despojaron de su jersey y lo que pudieron, obsequiándole con un viejo paquete de tabaco que quizá procedía de los pescadores canarios. Mientras, los aviones franceses, los españoles, la compañía CLASSA y Luis Burguete, hermano del Comandante los buscaban por el territorio, cuatro días más tarde los dos pilotos prisioneros pueden reunirse junto al territorio del Chej erguibat El Abed, que ha tratado muy bien al jefe español y aloja también a Tale Buya, tienen tortilla y panecillos del avión para comer. Han enviado un mensaje al Teniente Coronel Peña a Cabo Juby y por fin puede alimentarse bien el Capitán Núñez Maza que había dicho «un fusil bueno es el mejor amigo» y un saharauí de Villa Cisneros le contestó: «En el desierto, el único amigo». En la negociación del rescate empiezan pidiendo quince fusiles y 6.000 «fonsos» (duros con la efigie de Alfonso XIII), bajando a 3.000 «fonsos» y un fusil por cada uno.

Por fin, entre muchas vicisitudes, aparecen al atardecer del día 30, unos saharauis de elegantes jaiques azules y blancos entre los que se encuentra el Chej Bucharaya con su gran prestigio de hombre justo y ascendiente religioso como hermano del Sultán Merebbi Rebbo. Aunque para los bandidos del desierto resulta incomprensible que un noble árabe que no recibe subvenciones de españoles o franceses, sea amigo de cristianos. Bucharaya les dice «cristianos y musulmanes somos iguales, tenemos un Dios y el mismo corazón», y les entrega cartas incluida una del ex-prisionero Félix Martínez dando ánimos. El pago parece que será de 7.500 pts. de compensación. Al final se quedó en 5.000 por persona.

Cuando los llevan a la costa, la discusión entre los grupos es tan intensa que Bucharaya debe lanzarse a sujetar el cañón de un fusil que va a matar al buen «El Obed» y logra convencer al exaltado quedándose con su arma. En la refriega hubieran muerto los aviadores españoles.

Por fin, el 3 de junio fueron entregados en la costa. El cañonero Canalejas y el guardacostas Wad Ras trasladaron a los últimos prisioneros del Sáhara a Cabo Juby.

LA OCUPACIÓN DE IFNI

El 26 de abril de 1860 en Tetuán, el general O'Donnell firmó en Tetuán el Tratado que ponía fin a la llamada Guerra de África entre España y Marruecos. En dicho tratado en su artículo 8.º el Rey de Marruecos cedía a perpetuidad al Rey de España el territorio en el Océano denominado Santa Cruz de Mar Pequeña».

Durante el siglo XX se hicieron preparativos varias veces para proceder a su ocupación, pero la 1.ª Guerra Mundial y la conflictividad político-militar de la vecina zona francesa lo impidieron. En la II República se hicieron dos intentos. En el primero se llevaron varios notables saharauis, para que con su prestigio contribuyeran a la ocupación pacífica del territorio y el Chej Bucharaya prestó el último servicio a España. El 3 de agosto de 1933 desembarcó al Chej Bucharaya del transporte Almirante Lobo, acompañado por el intérprete Salembarka y otros cinco notables familiares del Sultán Azul. Como el día 9 no se tenía noticia de ellos fue enviado a nado el askari de la Mía «Paquito» Embarek, que regresó con la noticia según la cual, los indígenas Bu-Amaraño indignados por unos rumores de que iban a recibir 5.000 duros, lo que no se produjo, reaccionaron excitadamente y un pequeño grupo de exaltados asesinó al Chej Bucharaya y a Salembarka.

Informado el Jefe de la expedición, Comandante Cañizares, de la muerte del valiente amigo de España, ordenó el regreso por mar a Cabo Juby. Mayor prueba de afecto a una nación amiga que morir por ella, no cabe.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- ALONSO, Leopoldo: Raid Aéreo Larache-Cabo Juby-Canarias. «Artes de la ilustración». Madrid, 1924.
- BUENO, José M.: Aerostación, Aeronáutica y Aviación. El Ejército de Alfonso XIII: Barreira Militar. Madrid, 1984.
- GARCÍA FIGUERAS, Tomás: Santa Cruz de Pequeña IFNI/Sáhara. Madrid, Ediciones FE, 1941.
- HERRERA, E., WARLETA, J. *et alii*: Grandes vuelos de la Aviación Española. Madrid, Espasa Calpe, 1983.
- HIDALGO DE CISNEROS, Ignacio: Cambio de rumbo. Barcelona, Laia, 1977.
- MULERO CLEMENTE, Comte. Manuel: Los territorios españoles y sus grupos nómadas «El siglo». Las Palmas, 1945.
- NÚÑEZ MAZA, Ctan. Carlos: «Viento del Sáhara». Diario de un aviador prisionero. Madrid, Zeus, 1930.
- RIESGO PÉREZ-DUEÑO, Juan Manuel: «Puente Aéreo sobre el Estrecho». Ceuta, Congreso Internacional, 1988.

