



Hangar de Cabo Juby; frente a un Breguet XIV se retratan pilotos y mecánicos con atuendo informal. Identificamos en la parte superior a F. Vallejo, R. Jofré y L. Navarro Garnica. En la fila central (de izda-dcha) A. Saint-Exupéry, L. Cañete, desconocido, Hidalgo de Cisneros, desconocido, C. Grande, desconocido. Sentados: J.M. Valle y E. Ruiz de Alda (C. Yusta).

Aeronáutica y literatura en el Sáhara español

CARLOS LAZARO ÁVILA

La desértica franja costera de la costa occidental de África albergó los aeródromos de Cabo Juby y Villa Cisneros donde se encontraron destacados aeronautas nacionales e internacionales como Ignacio Hidalgo de Cisneros o Antoine de Saint-Exupéry que dejaron por escrito sus experiencias.

La presencia de la aviación española en el Sahara Occidental se remonta al 15 de enero de 1924 cuando aterrizaron tres Breguet XIV de la Escuadrilla de Tetuán comandados por el capitán Rafael Martínez Esteve, que habían acompañado hasta Mogador a un Dornier Wal tripulado por el capitán Ramón Franco Bahamonde en el raid Melilla-Cabo Juby-Canarias. El objetivo del viaje era político-aeronáutico; por un lado, preparar el futuro raid trasatlántico de Franco; por otro, hacer acto de presencia en un territorio de 300.000 km² que, estando bajo soberanía española desde el siglo XIX, tan sólo se limitaba su presencia a los puestos de Cabo Juby y Villa Cisneros, separados entre sí por más de 600 Km.¹ En los años 20, la costa occidental sahariana cobró una gran importancia gracias a la competencia aérea desatada entre franceses (Latécoère) y alemanes (Sindicato Cóndor/Lufthansa) que luchaban por hacerse con el control comercial y postal de la línea aérea que unía Europa con América del Sur². De hecho, la empresa Latécoère ya tenía establecido un puesto en Cabo Juby como soporte inicial de su línea París-Dakar (Senegal).

¹Ver, J.M. Riesgo "Orígenes de la Aviación Española en el Sahara" Militar n° 1. Asociación de Amigos del Museo del Ejército. UCM. Madrid, 1989, y Emilio Herrera Alonso "La aviación militar en el África Occidental española (1924-1936) Aeroplano n° 13. IHCA. Madrid, 1995.

²Para más información ver H.C. Meyer Airshipmen, Bussinesmen and Politics. Smithsonian Institution Press. Washington, 1991 y Los pioneros del correo aéreo. Associació de Amics de la Aeronàutica. Barcelona, 2000.

En 1926, el gobierno de Madrid mandó ampliar las precarias instalaciones de Cabo Juby para dar cabida a una escuadrilla permanente de aviones, pero hubo que esperar a marzo de 1928 para que el Directorio Civil del general Miguel Primo de Rivera enviara una escuadrilla de biplanos De Havilland DH.9A Napier del Grupo de Melilla bajo el mando del capitán Félix Martínez Ramírez con el objetivo de localizar pozos de agua, puntos de referencia e iniciar la política de acercamiento a las kábilas saharauis³. La labor de la escuadrilla se vio interrumpida por el peor inconveniente de la base sahariana: el viento sempiterno que levantaba la arena del desierto y atascaba constantemente filtros y mecanismos. El 12 de marzo, en un vuelo entre los dos puestos coloniales, el DH.9 del capitán Ramírez se vio obligado a tomar tierra en una playa a 20 kilómetros de Cabo Juby, siendo apresado por los indígenas de la tribu de El Arosien. Este incidente puso de manifiesto uno de los problemas más graves a los que se enfrentaban todos los aviadores que sobrevolaban estos parajes: la posibilidad de aterrizar en una zona inhóspita y ser capturados por las tribus del desierto⁴.

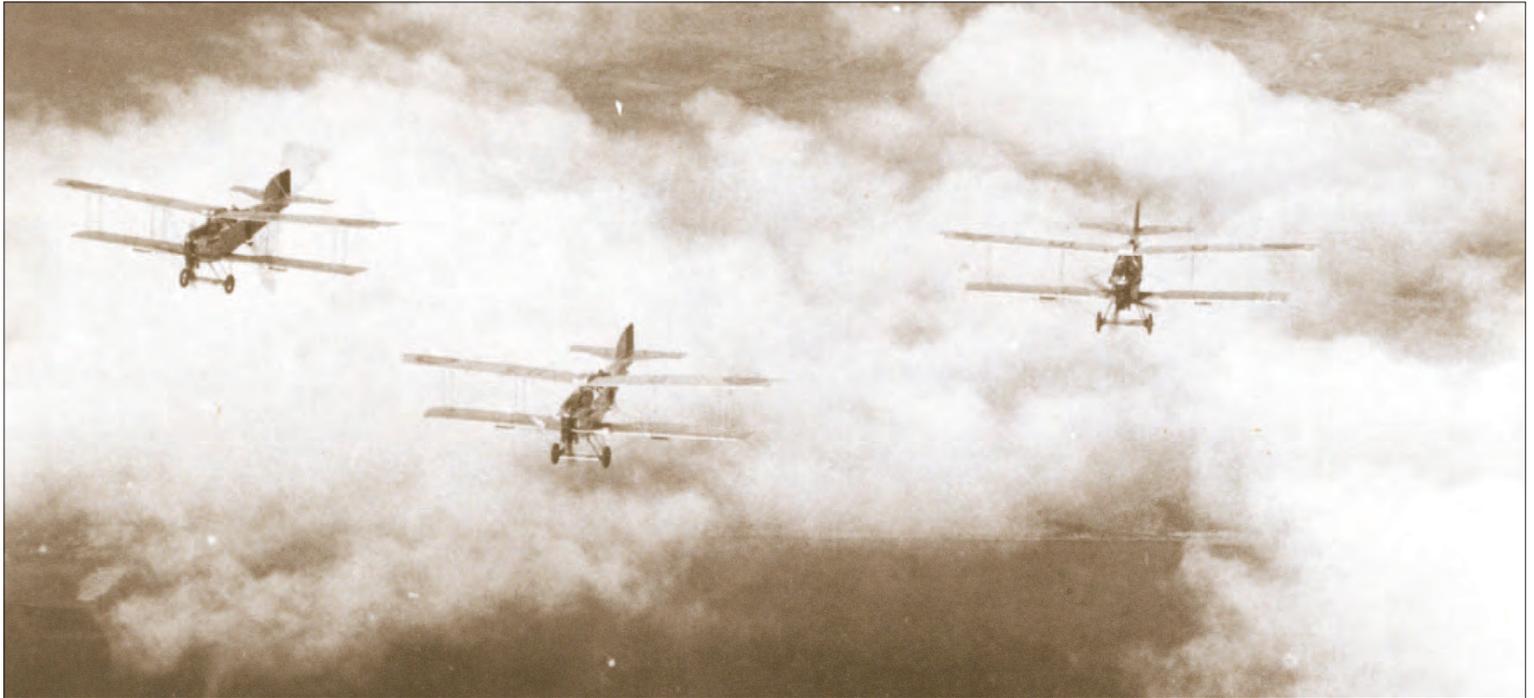
³El 22 de marzo el capitán Ramírez trasladó en su avión a un notable indígena para afianzar las relaciones entre españoles y saharauis. Expediente Personal nº 875.500. Archivo Histórico del Ejército del Aire.
⁴Tras arduas negociaciones los saharauis obtuvieron pingües beneficios por el rescate del capitán Ramírez y su observador, aunque hubo veces en que los indígenas asesinaron o maltrataron a sus cautivos.

De Havilland DH.9A Napier similar al empleado por la escuadrilla del capitán Martínez Ramírez. (R. Varo).



Breguet XIVA2 pertenecientes al 3º Grupo de la Escuadra Aérea de Marruecos. (IHCA)





Breguet XIV en vuelo. (Colección C. Lázaro)



Breguet XIV en vuelo y detalle del mismo en el que se aprecia el montaje gemelo de ametralladoras Darne manejadas por el observador (Colección C. Lázaro)

LA ESCUADRILLA DEL SAHARA ESPAÑOL; HIDALGO Y SAINT-EXUPÉRY

El endurecimiento de la pugna comercial aerotrasatlántica dio lugar a que se produjera un incremento de los vuelos sobre esta región. El gobierno español, aprovechando la petición de su homólogo francés para que prestara apoyo a los aviones y tripulaciones galas que se perdieran en el desierto, decidió renovar el material de Cabo Juby con el envío de una escuadrilla de tres Breguet XIVA2 al mando del capitán Ignacio Hidalgo de Cisneros, quien relevó a la escuadrilla Napier del capitán Martínez el 5 de mayo de 1928.

La presencia de Hidalgo en Cabo Juby ha sido narrada ampliamente en sus memorias⁵ y constituye la perfecta ilustración del ambiente en el que vivían los aviadores en el desierto. En ésta ocasión, la primera de las dos estancias del piloto vasco en el Sahara, fue cuando conoció al célebre aviador y escritor Antoine Saint-Exupéry, que había ingresado el 14 de octubre de 1926 en la línea aérea que cubría el trayecto Toulouse-Casablanca y en noviembre de 1927 fue nombrado delegado jefe de Latécoère en Cabo Juby y, de hecho, ayudó a tomar tierra a la escuadrilla española de Breguet. Antonio González Betes afirma que Saint-Exupéry se refugiaba en la barra-ca del personal de la Latécoère que compartía con dos mecánicos para escribir su famosa novela "Correo del Sur"⁶. En sus ratos de ocio, ataviado con una blusa árabe, se mezclaba con los indígenas, con quienes llegó a entenderse en su propio dialecto. Saint-Exupéry siempre mantuvo una relación cordial con la colonia española.

⁵Ver la excelente edición Cambio de rumbo. Ikusager. Vitoria, 2001.

⁶Saint-Exupéry rescató junto al mecánico Marchal un Breguet Limousine cuyo motor se averió a 35 kilómetros de Cabo Juby. Tras remolcar el motor con la ayuda de una plataforma arrastrada por camellos, consiguieron reemplazarlo antes de caer en manos de los saharauis. Sobrevolando Cabo Juby, Saint-Exupéry se permitió realizar algunas acrobacias sobre el fuerte hasta que Marchal le recordó que sólo había podido roscar 8 de los 24 tornillos que fijaban el motor a la bancada.... Los pioneros del correo... p.65.



Hidalgo observa atentamente a "Perico" el enorme bull-mastif que atacó a Saint-Exupéry. (C.Yusta)

Hidalgo se percató rápidamente de los peligros que entrañaba la mala ubicación del aeródromo de Cabo Juby sobre tripulantes y aviones: el constante viento arenoso y la corrosiva humedad salitrosa; a ello había que sumarle el tedio causado por el calor y la falta de distracciones. Así pues, mientras que se acondicionaba el hangar de Villa Cisneros, mantuvo a su escuadrilla en constante actividad; en vuelos matutinos hacían ejercicios de navegación y orientación en un terreno tan complejo como el desierto y cartografiaban el territorio de Puerto Cansado, mientras que por las tardes las dedicaban a los trabajos de laboratorio y el mantenimiento y revisión de los Breguet, que demostró ser el avión más idóneo para el vuelo en un paraje tan hostil. Durante dos meses, Hidalgo y sus hombres estuvieron sobrevolando el desierto y la costa en patrullas de tres aviones, completamente pertrechados con armas y víveres por si acaso tenían que realizar un aterrizaje forzoso en territorio hostil.

Debido a las especiales condiciones de la climatología, Hidalgo permitió a sus hombres una relajación en la uniformidad que se tradujo en un divertido espectáculo de aviadores en ligeros monos de vuelo blanco, zapatillas, gorros de lana (recomendación de los pilotos franceses para aguantar el calor en las travesías desérticas) cabezas rapadas adornadas con gafas de vuelo como único distintivo aeronáutico. Por las noches, en el aeródromo situado a las afueras del fuerte de Cabo Juby, se estrechaban las relaciones de camaradería con los empleados de la Latécoère, con

Aviadores franceses y españoles frente a un Breguet español; distinguimos a Hidalgo con mono de vuelo blanco y gorriño cuartelero y a Saint-Exupéry con gafas de sol. (C. Yusta)



Vista aérea de Cabo Juby; en primer término los hangares de la Latécoère y la Escuadrilla del Sahara. En el fuerte se destaca la antena de TSH y al fondo la islita que albergaba el polvorín. (IHCA)



¿Se desvela el misterio sobre la muerte de Saint-Exupéry?

Los recientes hallazgos del pecio del Lockheed P 38 F-5/B Lightning nº 42-68223 del Escuadrón 2/33 adscrito al 3º Grupo de Reconocimiento que dirigía el coronel E. Roosevelt, hijo del presidente norteamericano, aportan nuevos indicios sobre la misteriosa muerte de Saint-Exupéry. Las especulaciones se reavivaron hace más de tres años cuando un pescador capturó con sus redes una pulsera con el nombre grabado de la mujer del aeronauta y escritor. El descubrimiento del avión ha destapado un cúmulo de información sobre la actitud desencantada de Saint Exupéry hacia la guerra europea y la nueva forma de volar, que, en contraste con la técnica de preguerra, ahora reducía al piloto al mero papel de manipulador de botones y palancas del panel de instrumentos. Acostumbrado al tipo de vuelo de los años 20 y 30, Saint-Exupéry —que no hablaba un inglés fluido— chocó en numerosas ocasiones con sus superiores americanos que, pese a conocer su pasado como pionero aeronáutico, le echaban en cara su falta de preparación física, entrenamiento deficiente e inadaptación al vuelo con el moderno P.38.

Stacy Schiff, autor de un libro sobre el célebre escritor, ha sugerido como clave para entender las razones de la desaparición de Saint-Exupéry la existencia de una coincidencia: el protagonista de "El Principito", vivía en un planeta en el que contemplaba la puesta de sol en 44 ocasiones, curiosamente, la edad que tenía Saint-Exupéry cuando desapareció el 31 de julio de 1944 con su Lightning en el Mediterráneo.



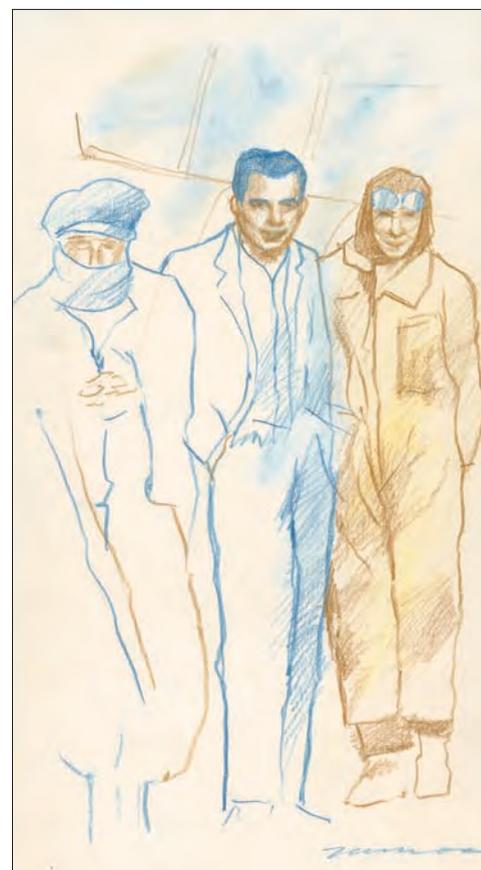
Saint-Exupéry durante la Segunda Guerra Mundial. (SHAA)



quienes se compartían experiencias de vuelo, cenas y anécdotas; la más famosa tuvo como protagonista al propio Saint-Exupéry. A fin de ayudar a la guardia nocturna que realizaban los soldados del batallón disciplinario que custodiaba el fuerte, Hidalgo propuso que se trajera un perro de presa de las Canarias al que se llamó Perico. Una noche, los aviadores oyeron gritos de auxilio; al acudir con luces vieron que Perico había hecho presa en el hombro de Saint-Exupéry y no le soltó hasta que Hidalgo golpeó la cabeza del animal con un montante de avión. El piloto gallo salió del trance con algunas magulladuras y un fuerte ataque de nervios; días después, agradeció el gesto a sus amigos con una cena en la que les deleitó con juegos malabares. El 7 de julio de 1928 se separarían definitivamente los caminos de ambos aviadores. Hidalgo abandonó Cabo Juby con su escuadrilla para dirigirse a Villa Cisneros, mientras que Saint-Exupéry siguió trabajando para la Latécoère hasta diciembre de ese año⁷, pero antes tuvo ocasión de conocer al cronista aéreo español Luis de Oteyza, quien había obtenido permiso de la Latécoère para realizar el vuelo de Toulouse a Senegal pese al peligro que corrían los pasajeros de caer en manos de los indígenas. Oteyza cumplió su objetivo y, como relata en su libro⁸, se encontró con Saint Exupéry en la base española, recibiendo consejos del aviador francés sobre el resto de la etapa que le quedaba por recorrer. En los dos años en que Saint Exupéry permaneció en Cabo Juby, la ensoñación que le produjo sobrevolar el desierto tuvo ocasión de reflejarla en sus obras literarias más conocidas.

⁷Sobre el hallazgo del P.38 del piloto francés ver J. Harriss "Fishing for Saint-Ex" Air&Space Smithsonian. Mayo, 2001.

⁸Al Senegal en avión. Madrid, 1928. Imprenta Helénica.



El famoso Chevrolet “El Camello”, de Villa Cisneros para cazar gacelas con sus ocupantes debidamente pertrechados con fusiles. Distinguiamos al volante a Hidalgo, a su lado Fernando Hernández Franch y en tierra, apoyado en la carrocería, Mario “Gordo” Páramo Roldán. Páramo tendría una destacada participación política junto a Ramón Franco militando en un partido de izquierda radical. (IHCA)



VILLA CISNEROS: LOS AVIADORES-DIPLOMATICOS

La presencia de la escuadrilla en este enclave se debió a la urgente llamada del gobernador Romeral por un ataque indígena que, en realidad, escondía un vulgar intento de robo de alimentos y dinero. En Villa Cisneros los aviadores españoles comprobaron que si bien soplaba un viento más intenso que en Cabo Juby, la ubicación y estado del aeródromo era mejor y estaba libre del problema de la molesta arena. Hidalgo prosiguió con su actividad de reconocimiento y cartografía aérea, a la vez que propició la comodidad de sus hombres en la vestimenta para evitar los efectos en la moral de un entorno tan hostil. El espectáculo de los aviadores moviéndose semidesnudos fuera del fuerte, confraternizando con los indígenas aledaños debió de conocerse pronto en el Sahara donde la carencia de la importancia del tiempo confería mucho valor a la transmisión de novedades. Esta actitud favoreció las relaciones diplomáticas de los españoles con los indígenas ante la posibilidad de caer prisioneros de los nómadas debido a una avería de un avión, y les valió ser considerados por los saharauis como “locos”, tocados por Alá y, por lo tanto, dignos de respeto. Hay que recordar que desde la llegada al Sahara del capitán Martínez ya se propició la política de confraternización con los saharauis; el propio Hidalgo hizo en agosto de 1928 tres vuelos para llevar y traer “comisarios” moros a la kábila de Reguilat (uno de los viajes lo hizo acompañado de un comisario y volvió sólo al aeródromo). El 23 de agosto Ignacio Hidalgo de Cisneros dejó el Sahara para incorporarse al curso de mando en Aviación que terminaría en Cuatro Vientos en diciembre de 1928⁹.

Villa Cisneros; bautismo de un avión de la Latécoère a cargo de una pasajera de la compañía. (IHCA)

⁹Expediente Personal de I. Hidalgo de Cisneros nº 1085. Archivo Histórico del Ejército del Aire.



Hidalgo salió de nuevo hacia Cabo Juby el 10 de enero de 1929 a bordo del Breguet XIVA2 n° 40; partió de Tablada junto a otros dos aviones bajo el mando del teniente Andrés del Val y acompañado de Luis Burguete Reparaz. La patrulla hizo escala en diferentes puntos de los Protectorados español y francés (Larache, Casablanca, Marrakech, Mogador, Agadir, Tifnit, Cabo Juby) dando lugar a un pequeño revuelo diplomático debido a unas noticias aparecidas en la prensa francesa por las atenciones prestadas por Hidalgo a una supuesta espía. La excesiva demora en incorporarse a su destino (22 días) originó la apertura de un expediente por la Aviación Militar que no tuvo consecuencias para los aviadores¹⁰. Hidalgo estuvo en Cabo Juby en calidad de jefe del aeródromo hasta el 26 de febrero, fecha en que entrega el mando a Burguete y se traslada Villa Cisneros, donde se reincorpora de nuevo a la relajada vida de la escuadrilla de aviadores que deambulaban por el aeródromo con prendas informales, coleccionaban numerosas mascotas y tenían relaciones cordiales con las familias de los beduinos. Éstos ya habían difundido en el desierto la existencia de hombres blancos en la costa que volaban en ruidosos armatostes, tomaban el sol, trabajaban y, para colmo, comían "piedras". Éstas no eran sino las numerosas ostras, percebes y otro tipo de mariscos que constituían la riqueza piscícola de Villa Cisneros, y formaban parte de grandes excesos gastronómicos aderezados con todo tipo de bebidas que traía el buque de Las Palmas, que venía a surtir de provisiones a la posición. Para rematar esta "idílica" vida fronteriza, los aviadores organizaban cacerías a bordo de un Chevrolet con el que perseguían a las gacelas campo a través a 80 Km/h.

La peculiar fama de los aviadores contribuyó, sin duda, al mejor golpe diplomático que protagonizó la posición española cuando ayudaron a miembros de la kábila del Chej Bucharaya, hermano del poderoso jefe saharauí Merebbi Rebbo, el Sultán Azul (acérrimo enemigo de los franceses) que habían sufrido el asalto de una tribu hostil. Este suceso dio lugar al principio de una entrañable amistad entre Hidalgo y Bucharaya que se tradujo en una visita al fuerte, demostraciones públicas de la efectividad del armamento aéreo, cacerías de gacela en el Chevrolet y como colofón, el traslado aéreo del Chej a su poblado el día 28 de abril en una patrulla de tres Breguet XIV en compañía de Luis Burguete Reparaz y Fernando Hernández Franch, siendo agasajados por los saharauis.

La peculiar idiosincrasia de las relaciones amistosas del desierto despertó la envidia de los franceses pero afianzaron la buena vecindad entre los beduinos y los aviadores, lo que permitió la ayuda de la Escuadrilla del Sahara a un avión de la Aeropostal en los primeros días del mes de junio. Esta situación finalizó cuando Hidalgo de Cisneros se marchó hacia la península el día 12 de junio de 1929 para in-



¹⁰Gracias al investigador aeronáutico Antonio Montero Roncero, ponemos en duda el famoso suceso ocurrido en Mogador sobre la entrega de regalos a la esposa e hijas de Luis Maestro de León, el cónsul español. Tomando como referencia a Hidalgo se ha afirmado en numerosas ocasiones que se le entregó a la familia del cónsul muñecas y flores obtenidas por el observador Fernando Hernández Franch en un cabaret. En realidad, este oficial se incorporó a Villa Cisneros por vía marítima.

Repostando gasolina a un Latécoère 26. (IHCA)





Reparación de la hélice del Savoia S.55 de la escuadrilla de Italo Balbo. (D. Gesalí)



Balbo y sus oficiales junto al mapa del raid que incluye su amerizaje en Villa Cisneros. (D. Gesalí)

corporarse a su nuevo destino en el Grupo nº 10 de la Escuadra de Marruecos. A partir de ese momento, los pilotos quedaban bajo el mando de Luis Burgete hasta el mes de agosto de ese año que sería sustituido por su hermano, el aviador laureado comandante Ricardo Burguete¹¹.

Villa Cisneros se convirtió en el enclave crucial para el salto aéreo del Atlántico; en este punto se hacía el trasvase del correo de la compañía Lufthansa y se recibía a más aviadores ilustres. En diciembre de 1930, durante su raid aéreo a Río de Janeiro, el gran piloto transalpino Italo Balbo y su escuadrilla de hidros Savoia S.55A tuvieron que solicitar ayuda a los españoles para reparar la hélice de uno de sus aparatos. En 1933 amerizó en la ría de Villa Cisneros el Lockheed Sirius hidroavión del matrimonio Lindbergh, otro famoso aviador trasatlántico, al que le siguió en mayo de 1935 Juan Ignacio Pombo con su Klemm Eagle Santander en su periplo hacia América.

¹¹En mayo de 1930, el comandante Burguete tuvo que soportar la amarga experiencia de sufrir cautiverio junto al capitán Carlos Núñez Maza, el mecánico Ferrer y el intérprete Chej Tal Buya cuando, al dirigirse hacia Cabo Juby para recibir al general A. Balmes en su visita de inspección a los aeródromos del Sahara, tuvieron que hacer un aterrizaje forzoso, siendo capturados por los miembros de tres tribus que se repartieron los prisioneros C. Núñez Maza, Viento del Sahara. Diario de un aviador prisionero. Ed. Zeus. Madrid, 1930.