

HISTORIA

Accidentes de aviones de guerra aliados en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental durante la II Guerra Mundial

Juan José DÍAZ BENÍTEZ

La historia de la política exterior española durante la II Guerra Mundial ha girado en torno a la polémica cuestión de la colaboración con el Eje y el consiguiente incumplimiento de las obligaciones de España como neutral. La atención dedicada a este asunto ha relegado al olvido otros como la violación de la soberanía española por los aliados, dando la impresión de que su actitud con respecto a España se mantuvo en todo momento dentro de la legalidad. Nada más lejos de la realidad, los aliados violaron la soberanía española reiteradamente e incluso España llegó a incumplir sus obligaciones como neutral en beneficio de los mismos. Una de las formas de este fenómeno la constituyen los accidentes de los aviones beligerantes en territorio español. Si bien sería deseable un estudio comparado de la documentación española y la extranjera, de momento vamos a limitarnos a ofrecer una primera visión a partir de las fuentes españolas, las cuales, pese a las lagunas documentales que presentan, ya ofrecen indicios de un aspecto olvidado de la política exterior española durante la II Guerra Mundial.

BUSCANDO AL *GNEISENAU* Y AL *SCHANHORST*

El primer avión militar beligerante internado en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental fue el *S/ Fish Mel*. Este aparato era un hidroavión modelo *Fairey Swordfish*, posiblemente embarcado en uno de los cruceros británicos que protegían la navegación entre Gibraltar y Freetown. También es probable que en el momento de perderse estuviera buscando a los cruceros de batalla alemanes *Schanhorst* y *Gneisenau*, los cuales intentaban cazar a los

convoyes británicos procedentes de Sierra Leona¹. El hecho es que se quedó sin gasolina, por lo que pidió socorro, siendo encontrado por el mercante español *Cabo de Buena Esperanza* a 21° 40' latitud Norte y 20° 41' longitud Oeste, frente a La Güera². El mercante español remolcó al hidroavión hasta Tenerife, donde quedó fondeado, siendo entregados sus tripulantes al capitán general de Canarias. El día 25 de marzo, el jefe de la zona aérea informó que la tripulación ya había llegado a Las Palmas de Gran Canaria, siendo puesta a su disposición. Cuatro días más tarde, salió en un avión correo hacia la Península Ibérica, al mismo tiempo que el hidroavión llegaba a Las Palmas a bordo del transporte de guerra de la Marina *Contramaestre Casado*³.

La tripulación fue llevada a la Península para proceder a su liberación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del X Convenio de la Segunda Conferencia de La Haya (1907), según la nota verbal del Ministerio Asuntos Exteriores, fechada el 1 de mayo de 1941 y dirigida a la embajada de Gran Bretaña en España⁴. En realidad, dicho artículo no lo decía explícitamente, aunque esa fue la interpretación que se le dio, pues tampoco prohibía su liberación, sino sólo que no volvieran a tomar parte en la guerra:

Art. 13. Si los heridos, enfermos o naufragos son recogidos a bordo de un buque de guerra neutral, se deberá cuidar, en lo posible, de que no puedan volver a tomar de nuevo parte en las operaciones⁵.

La nota continuaba afirmando que España no tenía ninguna intención de devolver el aparato, apoyándose en dos argumentos. Por un lado, si hiciera lo contrario, serviría de pretexto para que los hidroaviones de los beligerantes abusaran de la hospitalidad de las potencias neutrales. Por el otro, equivaldría al suministro indirecto de material de guerra, violando el artículo 6 del XIII Convenio de La Haya. Además de los argumentos presentados por el Ministerio de Asuntos Exteriores, el hidroavión tampoco podía ser reparado en un corto plazo de tiempo. Un informe del 13 de marzo de aquel año señalaba que la hélice debía ser sustituida por otra nueva. Otro informe indicaba que al no haber otra hélice disponible no podía ser reparado en 48 horas, por lo que el capitán general ordenó a la comandancia naval que lo entregara a la zona aérea⁶.

¹ Stegeman, Bernd: "The Second Phase of the War at Sea (until the Spring of 1941)". VVAA: *Germany and the Second World War*. Volume II: *Germany's Initial Conquests in Europe*. Oxford, Clarendon Press, 1991, p. 356. Véase también: Humble, Richard: *La Flota de Alta Mar de Hitler*. Madrid, Editorial San Martín, 1977, pp. 68-72.

² Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), Expediente A-13.162.

³ AHEA, Expediente A-972.

⁴ AHEA, Expediente A-13.162.

⁵ VVAA: *Derecho Internacional Humanitario. Tratados internacionales y otros textos*. Madrid, McGraw Hill, 1998, p. 134.

⁶ AHEA, Expediente A-1.273.

El Ejército del Aire se interesó por el aparato, pidiendo el 25 de enero de 1943 al Ministerio de Asuntos Exteriores que iniciara las gestiones para adquirirlo⁷, lo cual se efectuó, junto con otros dos aviones británicos, el 6 de diciembre de ese año, al precio de 1.200.000 pesetas. Pero con el paso del tiempo el avión se deterioró considerablemente. Así, el 11 de noviembre de 1944, el jefe de la Maestranza Aérea de Canarias informó que estaba a punto de concluir la reparación, pero necesitaba algunas piezas para el motor. Tampoco había repuestos para el avión: el director general de Industria y Material dijo que sólo podía enviar a Canarias un motor *Pegasus* en tal mal estado, que no se podría aprovechar ninguna de sus piezas⁸. Pese a todo, el 6 de junio de 1945, el jefe de la zona aérea informaba al subsecretario general del Aire que todavía estaba en condiciones de volar⁹. Y de hecho voló, aunque sólo durante algunas horas, la mayoría de las veces en vuelos de prueba y con grandes riesgos para su tripulación¹⁰.

LA ANTORCHA LLEGA A LA ZACAO

Al iniciarse el año de 1942, los principales objetivos aliados consistían en la lucha contra Alemania y la apertura de un segundo frente para aliviar la presión germana sobre la URSS¹¹. Tras arduas deliberaciones, el escenario elegido fue el norte de África, donde el 8º Ejército británico ya se enfrentaba a las fuerzas del Eje. Tres días después de los desembarcos aliados y ante la proximidad de los escenarios bélicos al territorio español, el subsecretario del Ministerio del Aire informó al ministro de que todos los aviones beligerantes que cayeran en territorio nacional serían internados, al igual que sus tripulaciones. En los meses de agosto y octubre se produjo la caída o aterrizaje forzoso de cuatro aviones ingleses. Tres de ellos eran tipo *Vickers Wellington*, un bombardero usado para las patrullas antisubmarinas. Posiblemente, estaban volando cerca de la costa atlántica del Marruecos francés, asegurándose de que no hubiera submarinos del Eje que pudieran obstaculizar los desembarcos realizados en noviembre. La lejanía de las bases más próximas, Gibraltar y Bathurst, debió ocasionar escasez de gasolina a bordo de estos aviones, aunque esto no explica que acabaran en territorio español.

El primero de ellos se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en Duiridat, el 28 de agosto de 1942. Gracias al testimonio de Mohamed Uld

⁷ AHEA, Expediente A-12.780/1.

⁸ AHEA, Expediente M-3.414.

⁹ AHEA, Expediente A-1.273.

¹⁰ Gutiérrez Padilla, Antonio: "112 Grupo: Aquel desconocido". *Aeroplano*, núm. 10, pp. 73 y 74.

¹¹ Weinberg, Gerhard L.: *Un Mundo en Armas. La Segunda Guerra Mundial: una visión de conjunto*. Volumen I. Barcelona, Grijalbo, 1995, pp. 369-379.

Belher, podemos reconstruir el incidente¹². El día 29 de agosto, unos pastores le informaron del aterrizaje de un avión el día anterior y de que 6 hombres intentaban construir una pista. Al día siguiente, llegó al lugar, encontrando, además del aparato y su tripulación, a 30 marinos armados, un buque de guerra fondeado y un avión en misión de reconocimiento. Habiéndoles preguntado por su nacionalidad, se identificaron como británicos. Después, incendiaron los restos del avión y se fueron, sin que, obviamente, él intentara detenerlos. Un radio cifrado del comandante delegado de Cabo Juby, el 5 de ese mismo mes, confirmaba el incendio del avión. Finalmente, una nota de información secreta, de 12 de septiembre, indicaba que 8 días antes, dos aviones habían sobrevolado los restos del aparato, mientras que otro siguió las huellas dejadas por la camioneta española que el día anterior había reconocido el lugar.

El gobierno español protestó ante el británico el 10 de septiembre¹³. La respuesta del *Foreign Office*, redactada un mes después, afirmaba que el agregado aéreo había pedido ayuda al ministro del Aire español el 26 de agosto, fecha del aterrizaje, y que el agregado naval no se enteró de la operación de rescate hasta después de que empezara su realización. También negaba que hubiera algún avión de reconocimiento sobrevolando la zona. Finalmente, destacaba que, a pesar de ser una violación técnica de la soberanía española, había de tenerse en cuenta que los aviadores estaban en pleno desierto y las autoridades españolas no podían ayudarlos¹⁴. Sin embargo, parece que no solicitaron ayuda a las autoridades más próximas, ya que el coronel gobernador político-militar de Ifni-Sáhara declaró que los ingleses no le habían pedido auxilio para rescatar a la tripulación¹⁵.

En cualquier caso, antes de que transcurrieran dos meses, tuvo lugar otro incidente similar. El 23 de octubre de 1942, el gobernador civil de Las Palmas comunicó que un *Vickers Wellington* británico había aterrizado en el Cruce de Sardina, sito en el municipio de Santa Lucía¹⁶. Al acercarse las fuerzas del Regimiento de Infantería núm. 139, los 6 tripulantes prendieron fuego al avión. El 31 de diciembre, un canadiense miembro de la tripulación, se fugó aprovechando la llegada del petrolero italiano que ese día zarpó del Puerto de La Luz bajo control inglés¹⁷. Se trataba de uno de los petroleros italianos refugiados en dicho puerto, que estaba siendo utilizado para abastecer de com-

¹² Archivo General de la Administración Civil del Estado (AGA), África, Caja S-2. En adelante, todos los documentos citados sobre este incidente procederán de esta caja, salvo indicación de lo contrario.

¹³ Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), Expediente R-2.179/11 y AGA, Asuntos Exteriores, Caja 7.294.

¹⁴ AMAE, Expediente R-2.179/11 y AGA, Asuntos Exteriores, Caja 7.294.

¹⁵ AMAE, Expediente R-2.179/11. El intercambio de correspondencia con la embajada de Alemania en Madrid sobre este asunto también se encuentra en el mismo expediente.

¹⁶ AHEA, Expediente A-12.780/1.

¹⁷ AHEA, Expediente A-12.952.

bustible a los trasatlánticos encargados de repatriar a los italianos del África Oriental Italiana, ocupada por los británicos. Posiblemente, se trata del *Arcola* o del *Taigete*, aunque, según el comandante militar de marina de Las Palmas, este último buque zarpó el día 29 de diciembre¹⁸.

Ese mismo mes de octubre otros dos aviones ingleses sufrieron accidentes. Ambos cayeron el día 3 de octubre y relativamente cerca el uno del otro. Una nota de la 2ª Sección del Estado Mayor del Ministerio del Aire recogía la información del jefe de la ZACAO, fechada el día 4 de ese mes, sobre ellos¹⁹. Uno cayó a 4 millas de Fuerteventura, cerca de Gran Tarajal, y el otro a 120 millas de Cabo Juby y entre las siguientes coordenadas: 30º y 28' de latitud Norte y 11º y 31' de longitud Oeste, lo cual excluye su identificación con el anterior, a menos que las coordenadas del segundo fueran erróneas. La documentación del AGZMC también apunta hacia la existencia de dos accidentes, pues ambos los recoge en dos carpetas distintas, precisando la fecha exacta de los mismos: el 3 de octubre de 1942. Las noticias que se conservan sobre ambos se encuentran en los despachos del comandante de marina de Las Palmas dirigidos al comandante naval de Canarias.

La búsqueda del primero por los mercantes españoles *Dómine* y *Monte Saja* resultó infructuosa²⁰. Más suerte tuvo el segundo, pues se consiguió rescatar a 5 de los 6 tripulantes, los cuales fueron puestos a disposición de la autoridad militar²¹. Este último había sido visto en vuelo rasante a 2 millas de la costa de Gran Tarajal a las 11 horas, cayendo acto seguido al mar. Fueron salvados por la falúa *Isabel*, colaborando en la operación un barquito tripulado por 5 pescadores. Los supervivientes fueron puestos a disposición del capitán jefe accidental del Batallón de Infantería Independiente núm. 132. Por la información proporcionada por los naufragos se supo que el avión era un bombardero *Vickers Wellington*, el cual había despegado de Gibraltar en misión de reconocimiento a las 03:00 a.m., cayendo al mar por causas desconocidas.

Varias relaciones manuscritas, sin fecha ni autor, pero sin duda posteriores a 1947, ya que la última fecha citada es 1948, recogen los casos de 54 aviones de guerra norteamericanos internados en España durante la II Guerra Mundial²². Cuatro de ellos habían sido internados en la ZACAO, incluyendo un *Catalina* aterrizado en el Sáhara en 1942. Posiblemente se trata del *Consolidated PBY-5A Catalina*, que llegó el 7 de marzo de 1943 a Ifni, mencionado en una de esas relaciones. Y lo más probable es que ambos aparatos

¹⁸ Archivo General de la Zona Marítima de Canarias (AGZMC), 2ª Sección de Estado Mayor (EM), Legajo 3º, Carpeta núm. 73.

¹⁹ AHEA, Expediente A-12.780/1.

²⁰ AGZMC, 2ª Sección de EM, Legajo 3º, Carpeta núm. 70.

²¹ AGZMC, 2ª Sección de EM, Legajo 3º, Carpeta núm. 71.

²² AHEA, Expediente A-13.564.

sean en realidad el *Catalina* aterrizado en Ifni el 7 de julio de ese año, ya que éste no es citado por ninguna de las relaciones y posiblemente se apuntó marzo en vez de julio, siendo además el único de los tres cuya existencia podemos comprobar con otros documentos.

LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

El año 1943 estuvo marcado por la intensa actividad aérea aliada sobre la ZACAO, la cual se refleja en las 6 aeronaves que cayeron o se vieron forzadas a aterrizar allí. Tres de estos accidentes ocurrieron entre febrero y mayo, concentrándose el resto en el mes de julio. La mayoría de estos aparatos fueron hidroaviones y bombarderos aliados dedicados a misiones de reconocimiento marítimo y lucha antisubmarina, lo cual no debe extrañarnos a causa del aumento de la actividad de los grupos de *U-boote* en el noroeste de África. Entre ellos cabe destacar al grupo *Seeräuber*, que anduvo por Canarias entre el 22 de marzo y el 9 de abril, resultando uno de sus *U-Boote*, el *U-167*, hundido el 5 de abril cerca de Gran Canaria²³.

Una de estas aeronaves, un *Vickers Wellington*, realizó un vuelo rasante sobre el aeródromo de Cabo Juby, por lo que la Defensa Contra Aeronaves (DCA) efectuó varios disparos de aviso. Acto seguido, se dirigió hacia la costa, cayendo a 2 kilómetros de la misma y a 20 de Cabo Juby, tras lo cual se incendió. Los 6 tripulantes fueron rescatados con erosiones y contusiones de diversa consideración. El primer piloto afirmó que venían de Agadir con averías en el motor derecho, la radio y el tren de aterrizaje, por lo que entraron en el aeródromo sin avisar, buscando un lugar donde aterrizar. Al ser recibidos a tiros por la DCA, se alejaron hacia el mar, en el que no se internaron al haberse incendiado el motor derecho. Al final, aterrizaron como pudieron y donde les fue posible para salvarse²⁴.

El jefe del sector aéreo realizó varias observaciones sobre el accidente. En primer lugar, señaló que el avión intentó dar una pasada, como solían hacer los aviones ingleses, de lo cual se deduce que las violaciones del espacio aéreo español por aviones aliados no constituían un hecho aislado. En segundo lugar, los disparos de la DCA, aún siendo de aviso, alcanzaron al aparato. Finalmente, el incendio no fue provocado por la tripulación. El capitán interventor local de Cabo Juby, en un despacho de uno de marzo de 1943, dirigido al gobernador de Ifni-Sáhara, corroboraba y ampliaba estos datos. Durante el

²³ Fabiani, Carlos: *La Segunda Guerra Mundial en África*. Barcelona, Editorial Bruguera, 1974. Volumen II, pp. 235-360.

²⁴ AGA, África, Caja S-2. En adelante, todos los documentos citados sobre este asunto procederán de la misma caja, salvo indicación de lo contrario.

interrogatorio del primer piloto británico, el jefe del sector aéreo le había dicho, tras dar explicaciones por haber sobrevolado el aeródromo a baja altura, que no admitía sus disculpas porque no había hecho ninguna señal, estando de acuerdo en este punto el inglés. El día 24 la tripulación fue llevada por vía aérea a Las Palmas, comunicando ese mismo día el jefe del sector aéreo la noticia del accidente a Agadir.

El goteo de aviones prosiguió durante los siguientes meses. El parte extraordinario de marzo y abril, enviado por el jefe de la ZACAO al ministro del Aire informaba de uno de estos incidentes. Concretamente se trataba de un avión desconocido que, el 26 de abril, aterrizó cerca de Sidi Ifni a las 10:40 horas, despegando a las 12:00 horas²⁵. Pero el día 24 de mayo tuvo un incidente más grave, al aterrizar un B-26 norteamericano cerca del Uad Xebica, el cual fue confundido por la 2ª Sección del EM de la ZACAO con un *Vickers Wellington*²⁶. El día 26 habían llegado noticias de un avión abandonado cerca del Xebica, a mitad de camino entre su desembocadura y el puesto del Jalua. Un oficial fue a investigar el hallazgo, encontrando un bimotor norteamericano custodiado por una pareja de askaris de dicho puesto²⁷.

Uno de ellos había visto el día 25 un aparato en buenas condiciones, diviso a una mujer y 10 hombres cargados con bultos, que se acercaban al mismo. Él les dio el alto, pero ellos se dispersaron. El askari insistió diciendo “*Nosotros España-Alemania*”, lo cual fuera o no, en el mejor de los casos, entendido por los que huían, no sirvió de nada. En realidad, se trataba de la tripulación de un B-26 norteamericano averiado y la de otro avión que había venido a recogerlos, posiblemente para evitar que fueran internados. El askari hizo un disparo sobre ellos con la esperanza de que se detuvieran, pero lo que obtuvo a cambio fue una ráfaga de fusil ametrallador. Haciendo uso del sentido común, el askari se retiró, embarcando los diez individuos en el avión, si bien dejaron abandonados los bultos que portaban. Éste los recogió y los llevó hasta el avión siniestrado. La mayor parte de la documentación había sido destruida, pero a partir de las piezas desmontadas se dedujo que podía haber aterrizado el día 24.

Mientras tanto, tuvo lugar un macabro hallazgo en la playa del Puerto de las Nieves, dentro del Sector Aéreo de Gran Canaria²⁸. El 26 de mayo se comunicó la presencia de un cadáver en tal sitio, acudiendo un delegado del comandante militar de Marina de Las Palmas y el vice-cónsul de Alemania a informarse sobre el terreno. Al llegar, el juez instructor de Guía había ordenado el levantamiento del cadáver para hacerle la autopsia en el cementerio de

²⁵ AHEA, Expediente A-12.780/1.

²⁶ AHEA, Expedientes A-570 y A-13.564.

²⁷ AGA, África, Caja S-2. Toda la información sobre este incidente procede de esta caja.

²⁸ AGZMC, 2ª Sección de EM, 4º Legajo, Carpeta núm. 44.

Agate. Por su estado de descomposición parecía llevar 3 ó 4 meses en el agua, pero aún más interesante resultó su uniforme de alférez de Aviación y los efectos que portaba consigo, a partir de los cuales se dedujo que había sido un miembro de la *Luftwaffe*. Posiblemente procedía de algún avión de reconocimiento marítimo alemán tipo *Fw-200 Condor* caído al sur de Azores.

LA OPERACIÓN MONZÓN

En mayo, la victoria aliada en la batalla del Atlántico era evidente, por lo que el almirante Dönitz se vio forzado a escoger escenarios menos defendidos por las fuerzas aliadas. Uno de ellos fue el océano Índico, al cual envió varios grupos de U-boote, en lo que se conoce como la operación *Monzón*. No era la primera vez que los submarinos alemanes atacaban lejos del Atlántico norte y del Mediterráneo, pues ya entre marzo y diciembre de 1941 habían estado merodeando por Freetown. Los éxitos cosechados contra la navegación aliada en el cabo de Buena Esperanza y el océano Índico, desde septiembre de 1942 hasta la primavera de 1943, auguraban grandes triunfos. Además, ya se disponía de nuevos modelos de *U-Boote* dotados de gran autonomía y Japón había ofrecido facilidades para los submarinos alemanes que combatesen por allí²⁹. Así que el primer grupo zarpó en junio de 1943, por lo que es posible que pasase a la altura de Canarias en julio, lo cual podría explicar la sucesión de accidentes de aviones aliados en la ZACAO durante ese último mes.

El primero de ellos fue un *PBY-5A Catalina* norteamericano que aterrizó en Ifni el 7 de julio creyendo que era Agadir, lo cual se recoge en la memoria de la 2ª Sección de EM de la ZACAO y en el despacho que el subsecretario de la Presidencia del Gobierno envió al ministro del Aire el día 20 de ese mes³⁰. El error de esta aeronave no debe extrañarnos habida cuenta de la cartografía obsoleta que utilizaban, según se desprende de los planos encontrados en el avión³¹. En ellos se recogía la ruta Atar/Tindouf-Marruecos, a partir de la *Carta Aeronáutica Internacional*, publicación francesa de 1924 reimpressa por el *US Army Corps* en 1941, siendo la última revisión de diciembre de 1942. La topografía era tan anticuada, que difícilmente podía servir para la navegación y la orientación. Tan sólo tenía alguna utilidad como referencia aproximada en caso de aterrizaje forzoso.

Pero el avión y sus siete tripulantes habían llegado a Ifni y, por lo tanto, fueron internados, lo cual llegó a oídos del agregado naval y aéreo de EEUU,

²⁹ Saville, Allison W.: "German submarines in the Far East". *US Naval Institute Proceedings*, 87, núm. 8 (agosto de 1961), pp. 80-92.

³⁰ AHEA, Expedientes A-570 y A-12.957, respectivamente.

³¹ AGA, África, Caja S-2.

quien envió una carta el 27 de julio al jefe de la 2ª Sección del EM del Aire³². En ella le remitía los nombres de los tripulantes para repatriarlos. Pero también contestaba a una petición española sobre el traslado del avión a Madrid, afirmando que aún no sabía si era posible. Por una carta de 9 de octubre dirigida otra vez al jefe de la 2ª Sección, sabemos que la tripulación ya había llegado a la Península, estando pendientes de ir a Gibraltar, cuando éste lo ordenase, para ser repatriados.

Pero no era sólo la tripulación lo que interesaba a las autoridades norteamericanas. Según un despacho del ministro de Asuntos Exteriores, de 17 de julio, dirigido a su homólogo del Aire, la embajada de EEUU deseaba que le devolvieran el equipo secreto de radio intacto y el aparato de puntería para bombardeo. El ministro del Aire aprovechó la petición para proponer que una tripulación mixta llevase el avión a la Península, con la excusa de que así podría entregarle dichos aparatos con la mayor rapidez³³. La embajada accedió, entrando en Ifni el personal norteamericano necesario para reparar el avión el 6 de octubre, el cual despegó dos días más tarde³⁴. Un informe sobre el mismo, fechado el 3 de diciembre de ese año señalaba que el aparato estaba en buen estado, aunque necesitaba un repaso general, habiéndose depreciado en un 40%³⁵.

Poco después del aterrizaje del *Catalina*, un hidroavión británico cayó al mar a 10 millas al Oeste del Cabo Barbas³⁶. El accidente se había producido el 17 de julio, recogiendo, dos días después, el pesquero *María Dolores* a 8 naufragos británicos y 2 canadienses, los cuales entregó ese día al ayudante de marina de Villa Cisneros. El piloto dijo que habían caído por avería de un motor, cuando regresaban a su base eventual de *Port Etienne*, desde donde hacían servicios de reconocimiento. También afirmó que sus bases principales eran Bathurst y Dakar. El 25 de ese mes llegó un oficial de Aviación a Villa Cisneros para hacerse cargo de los naufragos, con los cuales llegó a Las Palmas de Gran Canaria el 5 de agosto³⁷.

Este accidente nos muestra el mecanismo existente para la repatriación de las tripulaciones, algo que, como hemos visto, ya estaba en práctica en 1941. El 12 de agosto el ministro del Aire informó de lo sucedido al de Asuntos Exteriores³⁸. Le propuso considerarlos como naufragos, poniéndolos como tales a disposición de la embajada británica para el correspondiente canje. En tal caso, debería autorizar su embarque en Canarias para entregarlos en la Península, ya

³² AHEA, Expediente A-13.180.

³³ AHEA, Expediente A-12.957.

³⁴ AGA, África, Caja S-2.

³⁵ AHEA, Expediente A-13.563.

³⁶ AGZMC, 2ª Sección de EM, 5º Legajo, Carpeta núm. 10 y AGA, África, Cajas 2.010 y S-2.

³⁷ AGZMC, 2ª Sección de EM, 5º Legajo, Carpeta núm. 10.

³⁸ AHEA, Expediente A-12.952.

que los beligerantes no permitían la salida de individuos pertenecientes a los países en guerra en buques españoles. Un borrador que acompañaba a dicho despacho era aún más esclarecedor, pues en el mismo se afirmaba que la liberación de los aviadores extranjeros se hacía mediante el sistema de canje directo, con aquiescencia de ambos beligerantes y se había aplicado sin previa consulta diplomática. Según el embajador norteamericano, las autoridades españolas habían comenzado a no internar a los aviadores extranjeros desde marzo de 1943, al mismo tiempo que devolvían a las autoridades aliadas los equipos secretos no destruidos de dichos aviones³⁹. Este trato de favor afectó a unos 300 aviadores de la *USAAF*⁴⁰, si bien es cierto que el embajador británico se quejó de que se hacía lo mismo con los del Eje desde 1941⁴¹.

Volviendo a los accidentes, a veces sucedía que no había ningún aviador que liberar, como en el caso del avión británico derribado al sur de Cabo Blanco por un submarino del Eje. Esta acción de guerra fue recogida por varias notas de 31 de julio y 18 de agosto, dirigidas a la Secretaría de la Alta Comisaría de España en Marruecos y la 2ª Sección de EM de la Capitanía General de Canarias⁴². El derribo se produjo el 26 de julio, ahogándose la mitad de la tripulación y fracasando los 8 aviones que salieron después de Port Etienne a la caza del submarino. Incluso a veces ni se sabía cuándo había caído la aeronave, como ocurrió el 18 de octubre de ese año⁴³. Ese día, un vecino de Tinajo, dijo haber encontrado a 1 milla de Punta Gaviota, los restos de un avión. El capitán jefe de las fuerzas de Aviación afirmó que, según se podía deducir del estado de los hierros y la madera, llevaba mucho tiempo en el agua y parecía que se trataba de los restos de un hidroavión de fabricación muy antigua.

LA ÚLTIMA OLEADA

Durante 1944 cayeron o aterrizaron en la ZACAO otros 6 aviones de guerra aliados, 5 de ellos entre febrero y julio. Como en los casos ya señalados, las aeronaves siniestradas eran bombarderos e hidroaviones dedicados a la lucha antisubmarina. Por aquellas fechas, la actividad de los *U-boote* en el Atlántico sur era más reducida que en años anteriores. Aún seguían zarpando grupos de submarinos de la operación *Monzón*, aunque el desembarco aliado en Normandía, 6 de junio de 1944, impidió nuevas salidas. En este sentido, la

³⁹ Hayes, Carlton J. H.: *Misión de guerra en España*. Madrid, EPESA, 1946, pp. 177-178.

⁴⁰ Hugues, Emmet John: *Report from Spain*. New York, Henry Holt & Company, 1947, p. 240.

⁴¹ Hoare, Sir Samuel: *Ambassador on Special Mission*. Londres, Collins, 1946, pp. 198-199.

⁴² AGA, África, Caja S-2.

⁴³ AGZMC, 2ª Sección de EM, 5º Legajo, Carpeta núm. 8.

mayoría de los accidentes se concentran en el primer semestre del año, mientras que el acaecido en noviembre ya no tiene nada que ver con la lucha anti-submarina. Éstos fueron los últimos accidentes que sufrieron los aviones aliados en la ZACAO, durante la II Guerra Mundial.

Las noticias existentes sobre el primero de ellos son confusas, aunque contrastando la memoria de la 2ª Sección de EM de la ZACAO de 1944 con un despacho del jefe de la Alta Comisaría de España en Marruecos y el del ministro del Aire, fechado el 16 de febrero, podemos aclararlo⁴⁴. El avión era un bombardero norteamericano *Consolidated XB-24* que aterrizó en Villa Cisneros el 5 de febrero de 1944 por falta de gasolina, tras perderse a causa de una tormenta durante un vuelo entre Dakar y Agadir. El agregado aéreo de EEUU solicitó que el aparato fuera trasladado a la Península para ser reparado allí por un equipo norteamericano. Al ministro del Aire le pareció bien la propuesta, sobre todo teniendo en cuenta que dos años antes se había hecho lo mismo con dos *Focke-Wulf 200* alemanes aterrizados en Sevilla, así como con otro del mismo tipo en 1943 tras aterrizar en Santiago de Compostela. En cuanto a los tripulantes, el día 20 habían llegado a Las Palmas, donde fueron internados durante unos días.

Al igual que en casos anteriores, los 10 tripulantes del avión fueron embarcados con destino a la Península⁴⁵. Con respecto al avión, se iniciaron las gestiones para adquirirlo, tal y como lo demuestra la correspondencia sostenida con el agregado aéreo de EEUU durante aquel año⁴⁶. Ya el 23 de febrero se propuso a dicho agregado la venta de este aparato, junto a otros tres *B-24* y un *Catalina* a tan sólo el 40% de su precio original. Ante el interés de las autoridades españolas, el agregado propuso trasladarlo con una tripulación mixta, transportando a los miembros norteamericanos de la misma en un *C-46*, aceptando el gobierno español el 12 de agosto.

Sin embargo, no abundaron los aviones que pudieran ser adquiridos por el Ejército del Aire. El 4 de abril, el jefe de la ZACAO comunicó al ministro del Aire el aterrizaje de un avión *Avro Anson*, a 50 kilómetros de El Farsía y a 300 al este de Cabo Juby⁴⁷. El hecho tuvo lugar el 28 de marzo, llevando a bordo a tres jefes de la *Royal Canadian Air Force (RCAF)* y tripulado por cuatro miembros de la *South African Air Force (SAAF)*. Iba desarmado y en viaje de Marraquech a Agadir, aunque a causa de la escasa visibilidad se dirigieron a Tindouf, donde los sorprendió una tormenta de arena, viéndose obligados a aterrizar por falta de gasolina. A los dos días abandonaron el avión siguiendo a un indígena que les ofreció comida, al tiempo que les aseguraba que su avión

⁴⁴ AHEA, Expediente A-571 para el primer documento citado y A-12.957 para los otros dos.

⁴⁵ AGZMC, 3ª Sección de EM, 9º Legajo, Carpeta núm. 31.

⁴⁶ AHEA, Expediente A-10.930.

⁴⁷ AHEA, Expediente A-13.562.

sería vigilado. Cuando regresaron, encontraron a la aeronave sin la tela del fuselaje y con numerosos desperfectos. Más tarde se comprobó que habían sido los indígenas de la Hamada los que lo habían destrozado, con el pretexto de evitar su huida.

El 2 de abril, la tripulación llegó a Gran Canaria, desde donde zarpó con rumbo a Cádiz⁴⁸. Siete días más tarde ya se encontraban en la Península⁴⁹. Lamentablemente, en ciertas ocasiones era imposible realizar estos trámites. El 31 de mayo, el minador *Tritón* buscó sin éxito a los naufragos de un avión de la *US Navy* caído en 28° 45' de latitud Norte y 18° 5' de longitud Oeste, cerca de La Palma⁵⁰. Tan sólo una lancha, que salió de Tzacorte expresamente con tal fin, logró encontrar ese mismo día a un naufrago cerca de Tijarafe, pero sin hallar ni rastro de los otros cinco tripulantes del avión. El naufrago, que dijo ser el oficial aviador John F. Carr, afirmó que habían naufragado a las 23:50 horas del 29 de mayo por falta de gasolina, desconociendo donde habían caído, pues pensaron que La Palma era Madeira.

Aún más dramático fue el accidente sufrido por un *Sunderland* inglés, caído en un bosque cercano al poblado de Laka, en la isla de Fernando Poo, el 3 de junio de 1944⁵¹. El avión había aparecido con mal tiempo, sin visibilidad y mientras se aproximaba un tornado. El aeródromo intentó ayudar al avión, pero al entrar en el puerto, acercándose a menos de 200 metros de altura, fue recibido por los disparos de aviso de la DCA. El avión siguió descendiendo, internándose en el tornado. Por la tarde se oyó que el avión había caído cerca del poblado de Laka, incendiándose. El único superviviente dijo que habían salido de Lagos, sobrevolando la isla sin darse cuenta, pues tenían orden de evitarla, falleciendo poco después de ser interrogado a causa de las graves heridas sufridas en el accidente. Al día siguiente fueron encontrados los restos del avión y los cuerpos de los otros nueve tripulantes.

Aún se insistió en el procedimiento de rescatar a la tripulación para evitar que fuera internada, como sucedió con el hidroavión cuatrimotor norteamericano amerizado cerca de la desembocadura de la Saguia el Hamra, el 23 de julio⁵². El hidroavión estaba cerca del límite de las aguas jurisdiccionales y el comandante de marina carecía de medios, así que no se incautó del aparato ni de su tripulación. Este hallazgo también lo confirmó el capitán del buque correo *León y Castillo*, el cual iba de Cabo Juby a El Aiún, avistando el día 24 en 27° y 29' de latitud Norte y 13° y 29' de longitud Oeste a un hidroavión a 4 millas al oeste de la costa. La tripulación del hidroavión les pidió la situa-

⁴⁸ AGZMC, 3ª Sección de EM, 9º Legajo, Carpeta núm. 32.

⁴⁹ AHEA, Expediente A-13.562.

⁵⁰ AGZMC, 2ª Sección de EM, 5º Legajo, Carpeta núm. 52.

⁵¹ AHEA, Expediente A-13.562.

⁵² AGZMC, 2ª Sección de EM, 5º Legajo, Carpeta núm. 53.

ción, la cual les facilitó, aunque rehusaron recibir ayuda, tras aparecer un hidroavión británico en torno al averiado.

Sin embargo, el comandante militar de marina de Villa Cisneros dijo haber recibido un telegrama del Ejército en el que se indicaba el amerizaje del hidroavión a media milla de la costa. El aparato despegó, pero las averías lo obligaron a amerizar de nuevo. El día 25, un reconocimiento aéreo efectuado por uno de los *Ju-52* con base en Cabo Juby confirmó su procedencia a 500 metros de la costa. El piloto identificó al hidroavión como un *Sunderland*, avistando también a un *Catalina* que lo sobrevolaba, ambos en 27° y 40' de latitud Norte y 13° de longitud Oeste. Más tarde, volvieron con un camión y varios botes salvavidas, pero el hidroavión ya no estaba, divisando a una corbeta sobrevolada por un avión. De todo ello dedujeron que la corbeta había venido en su ayuda, siendo destruido el aparato o habiéndose marchado por sus propios medios.

Esta segunda hipótesis es la que figura en la memoria de la 2ª Sección de EM de la ZACAO, en la que se dice que el hidroavión despegó poco después de amerizar⁵³. No obstante, el agregado naval de EEUU, aparentemente más confuso que las autoridades españolas, solicitó el 1 de agosto que se permitiera la repatriación de los 8 tripulantes internados⁵⁴. Además, también esperaba “*que como en anteriores ocasiones*”, le fuera devuelto el equipo secreto del aparato, refiriéndose posiblemente a lo sucedido con el *B-24* aterrizado en Villa Cisneros.

Un bimotor inglés aterrizó por una avería cerca de El Aaiún, el 5 de septiembre, siendo recogida su tripulación y los motores por un buque de guerra inglés e incendiado el resto del aparato. Si no fuera por la fecha, podría decirse que se trata del mismo caso que el registrado el 28 de agosto de 1942 y, de hecho, así parece ser, pues carecemos de documentación sobre el mismo. Si asumimos que se trata de un error de la 2ª Sección del EM, aún seguimos contando con 6 aviones, siendo el último de ellos un *PBY-5A Catalina* de la *US Navy*, el cual aterrizó en el aeródromo de Los Rodeos el 27 de noviembre⁵⁵. Había venido para trasladar hasta Casablanca al vice-cónsul de EEUU en Santa Cruz de Tenerife, a la vez observador de petróleos, gravemente enfermo de tuberculosis. Una ligera avería del tren de aterrizaje demoró la salida hasta el día siguiente, agradeciendo posteriormente el agregado naval de EEUU la autorización para la evacuación del diplomático y las atenciones prestadas por las autoridades españolas en Tenerife.

Ya no hubo más accidentes en la ZACAO, durante el resto de la II Guerra Mundial, lo cual no implica que no los hubiera en la postguerra. Pero ya había

⁵³ AHEA, Expediente A-571.

⁵⁴ AHEA, Expediente A-10.930.

⁵⁵ AGZMC, 2ª Sección de EM, 6º Legajo, Carpeta núm. 9 y AHEA, Expedientes A-571 y A-10.930.

pasado el tiempo en que debían ser internados. Por ello, el ministro del Aire se dirigió el 2 de junio de 1945 al de Asuntos Exteriores, afirmando que al acabar la guerra habían desaparecido las razones para el internamiento de los aviones beligerantes, incluyendo a los ingleses y americanos, con respecto a los cuales proponía un trato directo entre el EM del Aire y los agregados aéreos, con el fin de adquirir los que, tras unas reparaciones o revisiones, estuviesen en condiciones de volar⁵⁶.

CONCLUSIONES

Los aterrizajes forzosos y caídas de aviones de guerra pertenecientes a los beligerantes en la ZACAO es un fenómeno estrechamente unido a la operación *Torch* y a la presencia de fuerzas aliadas en el noroeste de África. Ello se explica por el hecho de que todos, excepto el amerizaje del *Swordfish*, tuvieron lugar a partir de los desembarcos en esa zona o unos pocos meses antes, y, en la mayoría de los casos, durante vuelos de reconocimiento que intentaban detectar la posible presencia de submarinos del Eje. Esta fue, posiblemente, la misión desarrollada por la mayoría de los aviones accidentados, pues no en vano, eran modelos de hidroaviones, como el *PBY-5A Catalina* o el *Short Sunderland*, y de bombarderos, tales como el *Vickers Wellington* y el *Liberator B-24*, dedicados a estos menesteres.

⁵⁶ AHEA, Expediente A-12.956.

Cuadro 1
Aviones de guerra aliados caídos en la ZACAO y aviadores internados

Fecha	Lugar	Modelo	Nacionalidad	Aviadores internados
09.03.41	21°40'N 20°41'W	<i>Fairey Swordfish</i>	Británico	3
28.08.42	Duiridat	<i>Vickers Wellington</i>	Británico	—
03.10.42	A 4 millas de Gran Tarajal	<i>Vickers Wellington</i>	Británico	5
03.10.42	30°28'N 11°31'W A 120 millas de Cabo Juby	<i>Vickers Wellington</i>	Británico	—
23.10.42	Santa Lucía (Gran Canaria)	<i>Vickers Wellington</i>	Británico	6
21.02.43	A 20 km de Cabo Juby	<i>Vickers Wellington</i>	Británico	6
26.04.43	Ifni	Desconocido	Desconocido	—
24.05.43	Uad Xebica, Ifni	<i>B-26 Martin Marauder</i>	Norteamericano	—
07.07.43	Ifni	<i>Consolidated PBY-5A Catalina</i>	Norteamericano	7
26.07.43	Al sur de Cabo Blanco	Desconocido	Británico	—
05.02.44	Villa Cisneros	<i>Consolidated B-24 Liberator</i>	Norteamericano	10
28.03.44	A 50 km de El Farsía	<i>Avro Anson</i>	Sudafricano	7
29.05.44	28°45'N 18°05'W cerca de Tijarafe	Desconocido	Norteamericano	1
03.06.44	Laka, Fernando Poo	<i>Short Sunderland</i>	Británico	1
25.07.44	A 5 millas al norte de El Aaiún y a media milla de la costa	Short Sunderland	Norteamericano	—
27.11.44	Los Rodeos	<i>Consolidated PBY-5A Catalina</i>	Norteamericano	—

En relación con lo anterior, cabe destacar que las 17 aeronaves pertenecían a los aliados: 9 británicos, 6 norteamericanos, un sudafricano y otro de origen desconocido. Los aviones británicos son los únicos antes del desembarco angloamericano en el noroeste de África: uno es rescatado en 1941,

mientras que otros 4 sufrieron accidentes en fechas próximas a tal operación. Durante 1943 caen otros 3, habiendo sólo 1 en 1944. Por el contrario, ya en 1943 nos encontramos con, al menos 2 aviones norteamericanos, concentrándose el resto y el sudafricano en el siguiente año, en el cual la presencia británica es mínima.

Cuadro 2
Aviones de guerra aliados caídos en la ZACAO según nacionalidad y año

Año	Gran Bretaña	EEUU	Sudáfrica	Desconocida	Total
1.941	1	—	—	—	1
1.942	4	—	—	—	4
1.943	3	2	—	1	6
1.944	1	4	1	—	6
Total	9	6	1	1	17

Casi todos los siniestros se concentran, cronológicamente, entre agosto de 1942 y julio de 1944, siendo 1943 y 1944 los años en los que aconteció un mayor número de accidentes, algo lógico si tenemos en cuenta que hasta finales de 1942 los aliados no dispusieron de bases en el Marruecos francés. Los meses que registraron una mayor siniestralidad fueron octubre de 1942 y julio de 1943. En el primer caso se explica por las misiones de reconocimiento previas a los desembarcos de noviembre. En el segundo, la razón podría estar en el aumento del tránsito de submarinos alemanes a lo largo del Atlántico, con motivo de la operación *Monzón*. El desplazamiento del frente de operaciones del Mediterráneo al noroeste de Europa redujo la actividad aérea tanto en el sur de Europa como en el norte de África. Por ello, sólo encontramos dos accidentes después de junio de 1944.

Cuadro 3
Aviones de guerra aliados caídos en la ZACAO según año y sector aéreo

Año	Gran Canaria	Tenerife	Ifni-Sáhara	Guinea	Cerca de la ZACAO	Total
1.941	—	—	—	—	1	1
1.942	2	—	1	—	1	4
1.943	—	—	5	—	1	6
1.944	—	2	3	1	—	6
Total	2	2	9	1	3	17

La ZACAO se dividía en cuatro sectores aéreos, de los que el de Guinea fue el menos afectado, ya que aparte del *Short Sunderland* estrellado cerca de Laka no hubo ningún otro accidente. Los sectores de Gran Canaria y Tenerife constataron dos accidentes cada uno. Tres aviones cayeron al mar, demasiado alejados de tierra como para atribuírselo a un sector en concreto. Todo lo cual indica que los 9 restantes, es decir, más de la mitad, cayeron en el Sector Aéreo de Ifni-Sáhara, 6 de ellos en el Sáhara o en las aguas próximas al mismo. Este revelador dato tiene su explicación en varios factores. Por un lado, ya desde el Periodo de Entreguerras, el Sáhara occidental había tenido una importancia estratégica para las comunicaciones aéreas, pasando por él líneas como *Air France* y *LATI*. Por el otro, quedaba dentro de la trayectoria de los aviones aliados desde sus bases de Agadir, Casablanca y Port Etienne, a las de Dakar, Bathurst y Lagos.

Cuadro 4
Aviones de guerra aliados caídos en la ZACAO según nacionalidad y sector aéreo

Sector aéreo	Gran Bretaña	EEUU	Sudáfrica	Desconocida	Total
Gran Canaria	2	—	—	—	2
Tenerife	—	2	—	—	2
Ifni-Sáhara	3	4	1	1	9
Guinea	1	—	—	—	1
Cerca de la ZACAO	3	—	—	—	3
Total	9	6	1	1	17

Al carecer de accidentes protagonizados por aviones alemanes o italianos en la ZACAO, no podemos hablar de una neutralidad beneficiosa para el Eje con respecto a esta cuestión en dicha zona aérea, aunque sí podemos apreciar cierta simpatía a través de las palabras que dirigió el askari a los tripulantes del *B-26* norteamericano caído cerca del Xebica. Tampoco es perceptible ningún trato discriminatorio ni perjudicial contra los aliados. Antes bien, se hizo todo lo posible por rescatar y tratar de la mejor forma posible a los aviadores, muchas veces heridos. Sin embargo, no se puede decir lo mismo del comportamiento de los aliados, ya que en tres ocasiones violaron la soberanía española con el fin de rescatar a los accidentados e incluso llegaron a destruir las aeronaves para que no cayeran en manos españolas. Y todo ello nos lleva a plantear la necesidad de un estudio más amplio y detallado de las violaciones de la soberanía española por los aliados, lo cual contribuiría a darnos una visión más completa sobre las relaciones de España con los beligerantes durante la II Guerra Mundial.