

EL ENCLAVE SAHARIANO DE CABO JUBY Y EL ENLACE AÉREO CANARIAS-PENÍNSULA

Antoine de Saint-Exupéry, piloto y escritor, que fue jefe de escala en Cabo Juby entre 1927 y 1929 de la línea aérea que unía Toulouse con Dakar, decía que la vida en el Sahara, aparentemente, no era más que soledad y desnudez. Pero cualquiera que haya conocido su infinita uniformidad, recordará los años vividos en el Sahara como los más bellos de su vida. Porque el Sahara, “si en un principio, no parece más que vacío y silencioso, es porque no se ofrece a los amantes de un día”. Saint-Exupéry llegó a leer en el gran libro del desierto con tal intensidad —en Cabo Juby escribió *Correo del Sur*—, que nos ha dejado bellísimas descripciones del paisaje sahariano, en el cual “ni tan siquiera un silencio se parece a otro”. *Carta a un rehén* y *Tierra de hombres* contienen las más emocionantes y poéticas páginas de un escritor que aceptó las reglas del juego que impone el Sahara, y aceptándolas — como las aceptamos tantos canarios que trabajamos, amamos y soñamos en sus cálidas arenas—, el desierto nos formó a

su imagen. Decía Saint-Exupéry que abordar el Sahara “no es visitar el oasis. Es hacer de una fuente nuestra religión”.

Para Canarias, la historia del Sahara tiene un excepcional interés no sólo por la importancia geoestratégica que ha tenido en la proyección exterior del archipiélago canario. El futuro de las islas está condicionado a los avatares políticos del vecino territorio, que una generación de canarios consideramos prolongación del nuestro, y del que la nostalgia, dueña de nuestros recuerdos, nos hace revivir con dramatismo propio, el momento en que hace poco más de veinte años la última bandera española se arrió de manera vergonzante, interrumpiéndose bruscamente los lazos culturales y el vínculo espiritual que la historia consagró en los dos territorios.

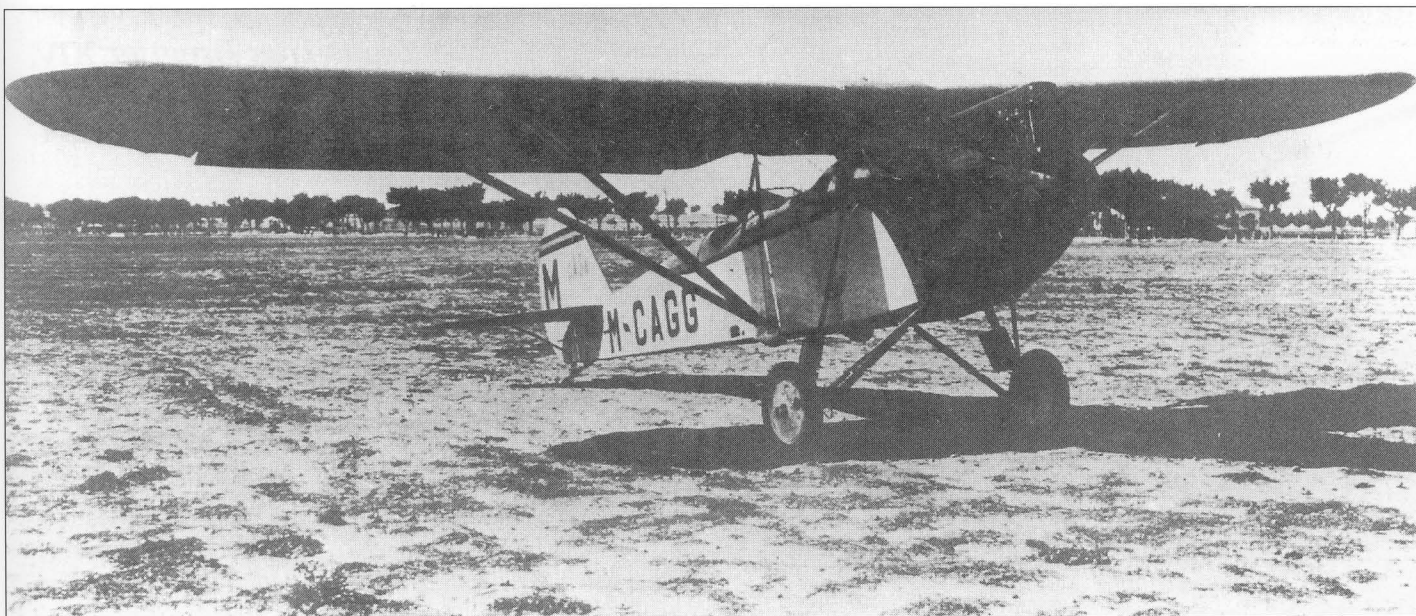
Las antiguas posesiones españolas del litoral atlántico no tenían otra significación —decía hace más de cincuenta años el periódico sevillano *La Unión*—, que el que les diera las Islas Canarias. Defensa de las islas, economía para las islas y

comunicaciones a través de las islas, entre Europa, África y América del Sur eran cuestiones en las que España no podía renunciar a ningún derecho, ni tampoco más deberes que aquéllas impusieran, y como “las Canarias mandan”, la política exterior española debía estar subordinada a los intereses canarios. En esta última cuestión, la de las comunicaciones intercontinentales, Canarias jugó y juega un papel de extraordinaria importancia.

Desde los primeros balbuceos de la aviación postal Cabo Juby, la antigua capital del *África Occidental Española*, constituyó una pieza clave al ser el punto de enlace que permitió la comunicación aérea con el Archipiélago. Cabo Juby fue ocupado por el teniente coronel Bens el 29 de junio de 1916, en cuyo pensamiento estaba el papel esencial que jugarían los puestos saharianos en las futuras líneas aéreas, pues eran excelentes puntos de escala para las rutas del Atlántico Sur y con las Islas Canarias. La fecha del 23 de mayo de 1923 constituye uno de



Cabo Juby, Fuerte y Aerodrómo en 1946 (Foto cedida por la Z.A.C.)



Avión utilizado por Ernesto Navarro en su vuelo Madrid-Canarias (Foto cedida por el IHCA)

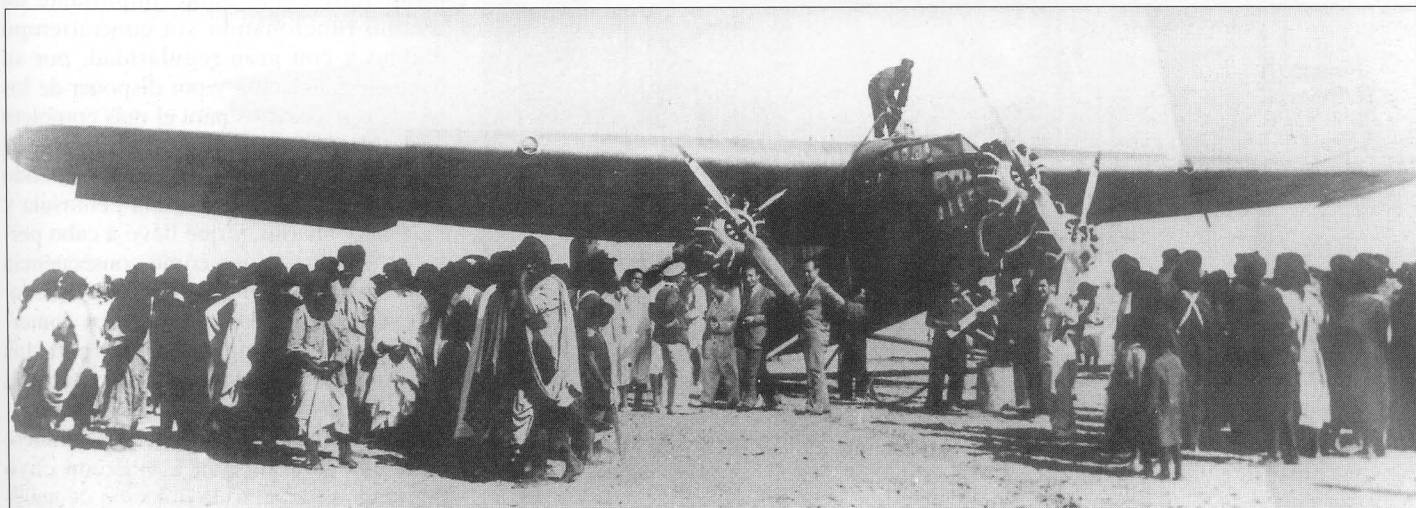
los hitos más significativos para la historia del enclave sahariano, pues ese día tomaron tierra tres *Breguet XIV* de las “Líneas Aéreas Latécoère” que realizaban el vuelo Casablanca-Dakar. Fue la primera vez en la historia de la aviación que se establecían con regularidad, enlaces postales que cubrían grandes distancias, y pocos meses después otro acontecimiento —esta vez protagonizado por españoles—, puso en el punto de mira de los canarios un proyecto esperanzador: acercar las islas al continente por medio del aeroplano. Después de realizar un estudio de los posibles campos en la costa del Sahara, se decidió que una expedición compuesta por tres aviones *Breguet XIV* y un hidroavión *Dornier Wall* de protección para los trayectos sobre el mar, llevara a cabo el viaje Melilla-Santa Cruz de Tenerife, siendo la primera vez que aviones terrestres, después de sobrevolar el océano, se posaron en tierra canaria poniendo de manifiesto las excelentes condiciones del páramo de Gando como campo de aterrizaje. El 14 de enero de 1924 salieron de Agadir los

aviones bautizados con los nombres de *Tenerife*, *Gran Canaria* y *Archipiélago Canario*, y después de un durísimo vuelo de más de tres horas y media, tomaron tierra en Cabo Juby cubriendo con éxito los 500 kilómetros de distancia que constituía la “etapa reina” del raid. Tres días más tarde la expedición, después de sobrevolar majestuosamente Las Palmas y el puerto, pasaron a poca altura del Lazareto de Gando y escribieron, con su aterrizaje cerca de la Torre del Faycán, una de las páginas más gloriosas de la aviación militar española, al tiempo que en el ánimo de los canarios anidaba la esperanza de solucionar con este nuevo medio de transporte, uno de nuestros más graves problemas: la fragmentación del territorio y el alejamiento del continente.

Como uno de los mayores peligros que tenían los vuelos sobre el desierto, eran los aterrizajes forzosos y la posibilidad de caer en manos de grupos de árabes insumisos, Cabo Juby, con su guarnición militar, ha tenido un relieve especial en la historia de los primeros años de la aviación, y que se acentuó en 1928 con

la organización de una escuadrilla con seis aviones, que tenía como objetivos apoyar a los aviadores franceses, comunicar por vía aérea los puestos españoles del Sahara Occidental, proteger a la aviación civil, y realizar misiones de vigilancia y policía con la mirada puesta en la implantación de una futura línea para el transporte de correo entre Sevilla y Canarias.

En 1927 se constituyó el Consejo Superior de Aeronáutica con objeto de establecer un plan de subvención para líneas aéreas, fijándose un año después las bases para la adjudicación de la de Canarias. El Consejo encargó al aviador Ernesto Navarro el estudio de la línea Madrid-Sevilla-Canarias, para lo cual realizó un vuelo en solitario, tripulando una avioneta metálica construida en España por la fábrica CASA, llegó a Cabo Juby el 22 de diciembre de 1928 para, al día siguiente, poner rumbo a Gando. La pericia de Ernesto Navarro, que tan bien conocía la ruta hasta Cabo Juby por haber sido piloto de la Latécoère, se puso de manifiesto al tomar tierra



Trimotor FORD de CLASSA en Cabo Juby (Foto cedida por el IHCA)

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



(Foto cedida por el IHCA)
© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2010

perfectamente en Gando sin instrumentos y sin iluminación.

Cabo Juby fue testigo del primer vuelo con el que se estableció una línea regular con las Islas Canarias. Fue el 20 de mayo de 1930, cuando un avión de la Compañía CLASSA, procedente de Casablanca pasó por este aeródromo con destino a Gando, realizándose satisfactoriamente el primer vuelo comercial a Canarias. A diferencia de la Latécoère, que llevaba en sus aviones a un nativo intérprete para que, en el caso de tomar tierra por avería los indígenas no se apo-

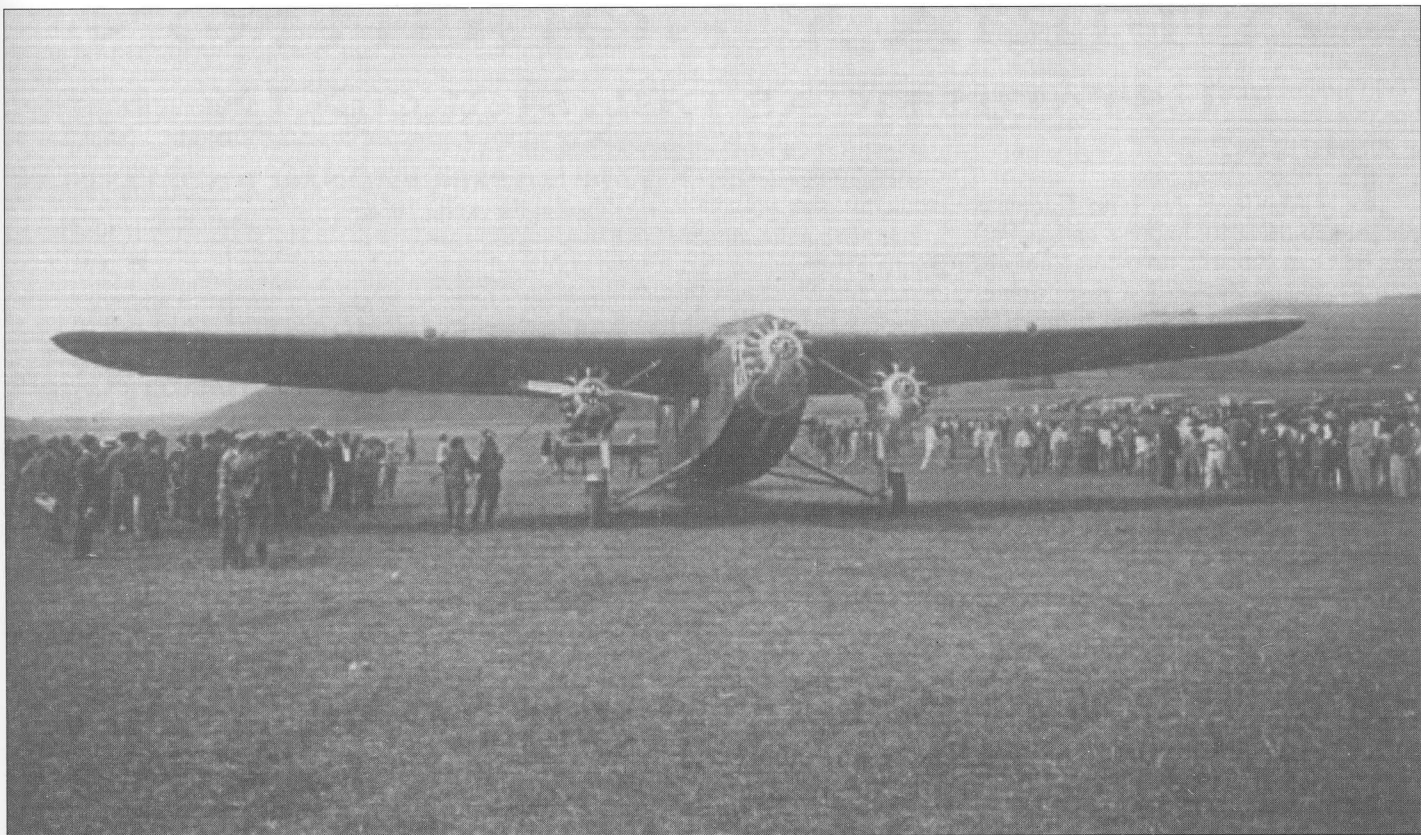
deraran del avión, la CLASSA, al no aceptar esta condición impuesta por el servicio de Aeronáutica Civil, advertía a los pasajeros al adquirir su billete del riesgo que suponía caer, en caso de emergencia, en territorio frecuentado por grupos de árabes insumisos.

En agosto de 1930 se estableció la línea oficial, con un servicio semanal, saliendo los martes de Sevilla con el trayecto Larache-Cabo Juby-Las Palmas y Tenerife, iniciando el viaje los jueves, pernando en Cabo Juby. La vida de CLASSA fue corta pues incautada por la

República, fue denominada LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), cuyo capital era propiedad del Estado en un 55%, estableciéndose el servicio regular a Canarias por O.M. de 20 octubre de 1933, con una frecuencia bisemanal. Esta compañía, aunque siguió operando con los mismos aparatos y el mismo personal de CLASSA, amplió su flota con aviones *Fokker* y *Douglas DC-2*. Precisamente en uno de estos últimos aviones y en un vuelo con destino a Canarias, se reunió por primera vez en la historia de la aviación un Consejo de Administración. Fue el de LAPE y en él se decidió la compra de otros dos *DC-2*, hecho que fue muy difundido en la prensa norteamericana por la casa constructora. La LAPE utilizó Cabo Juby como punto importante de escala, funcionando sin contratiempo alguno y con gran regularidad, por su buena organización y por disponer de los recursos necesarios para el más completo éxito de la empresa. La misión más importante que se le había encomendado a LAPE era la unión entre la Península y las Islas Canarias, y que llevó a cabo perfectamente hasta que como consecuencia del Alzamiento de julio de 1936, quedaron suspendidos todos los vuelos comerciales y el material utilizado para las necesidades de la guerra. La compañía IBERIA, creada en 1937 en la zona ocupada por el ejército del General Franco, sustituyó a la antigua LAPE con cuyo material se aumentó la dotación de aquella, y a medida que se incrementaba el



Policía indígena en Cabo Juby (Foto cedida por el IHCA)



Avión de CLASSA en Gando, el 20-5-1930 (Fotografía A. Benítez)

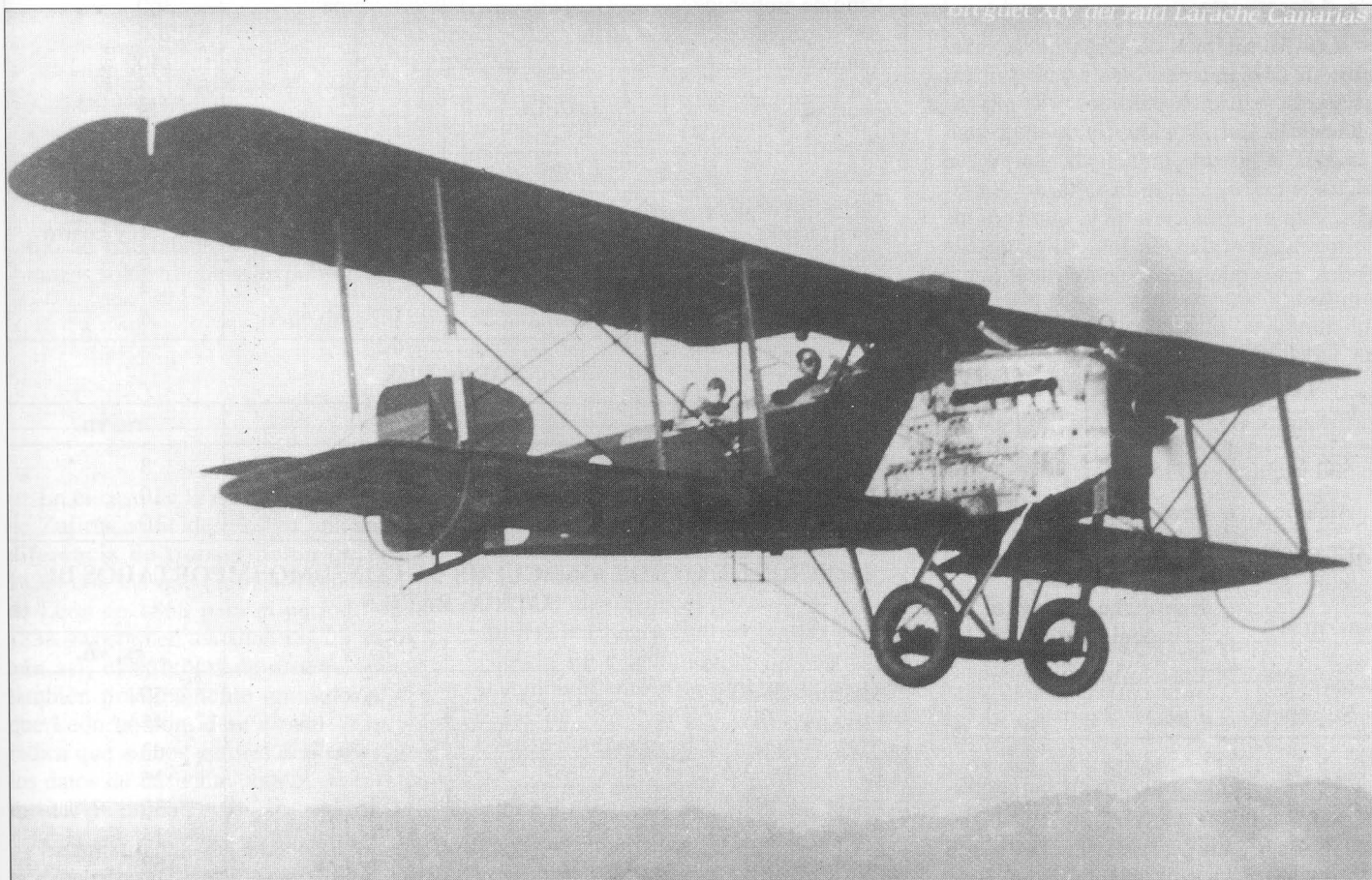
material, creció el número de líneas; una de ellas fue la que unió Sevilla con Las Palmas, a través de Larache y Cabo Juby.

El desarrollo de la industria aeronáutica y de las comunicaciones, el perfeccionamiento de los sistemas de navega-

ción y la progresiva autonomía de los aviones, aunque disminuyó el fundamental papel de punto de apoyo a la navegación aérea que tuvo Cabo Juby desde los comienzos de la aviación, no por eso hizo olvidar la historia del enclave saha-

riano, que con su significado funcional o emotivo, es algo que permanece indisolublemente unido al desarrollo de la aviación comercial en Canarias.

MANUEL RAMÍREZ MUÑOZ



Breguet XIV del Raid Larache-Canarias (Foto cedida por el IHCA)