

SOBRE HIDALGO DE CISNEROS Y EL DESARROLLO DE LAS COMUNICACIONES EN EL ÁFRICA OCCIDENTAL

Por Javier Morillas

El desarrollo socioeconómico del África Occidental, como el de otras muchas regiones del mundo, quizá hubiera sido otro de no haber terciado en su devenir la comunicación aérea. A principios de 1923, una comisión hispano-francesa estudiaba en Cabo Juby las posibilidades de construir aeródromos. Éstos deberían servir tanto para el establecimiento de un servicio aéreo regular en el Sahara Occidental, y entre éste y la Guinea Española, como para conectar el Protectorado francés de Marruecos con el Senegal.

El desenvolvimiento del transporte aéreo en el Sahara Atlántico había contado con la oposición de Emilio Bonelli Hernando, su antiguo comisario Regio y representante de la Compañía Trasatlántica en la Junta Consultiva de las Posesiones españolas del África Occidental. Públicamente desde la *Revista Hispano-Africana* abogaba, frente al desenvolvimiento aéreo, por crear un «ferrocarril iberoafroamericano» de Ceuta a Dákar.

OPOSICIÓN SAHARAUI

No era evidentemente la única oposición. La sola idea del proyecto tenía encendido el ánimo de los saharauis y concretamente del sultán azul Merebbi Rebbo. Éste había sucedido en 1919 a su hermano El Hiba, y heredado la baraka del legendario sultán Ma El Ainín, su padre. Enemigo encarnizado de los franceses, contra quienes había combatido desde su juventud, se oponía radicalmente a toda presencia gala en el Sahara Occidental.

El revuelo organizado era tan grande y la noticia había corrido tan rápido por los pozos y las jaimas que el ambiente no presagiaba nada bueno. Por primera vez en veinte años el gobernador Francisco Bens solicitó refuerzos a la Capitanía General de Canarias. Le fue enviada una columna expedicionaria compuesta por tres compañías y una batería a Cabo Juby, zona tradicional de nomadeo para los saharauis, junto a su frontera natural del río Dráa. La fuerza armada presente en esos momentos en el

Sahara Atlántico era de 131 hombres en Villa Cisneros y 159 en Guera. El establecimiento del Dráa contaba con 423 hombres, incluyendo en éstos una compañía disciplinaria, recién trasladada.

El nuevo sultán azul envió a su hermano Mohamed Lagadaf a parlamentar con el «Reise» —Bens— a mediados de junio de 1923 para protestar tanto por el planteamiento de las obras como por la presencia francesa. Bens se dedicaba a recibir delegaciones del interior. Todas le instaban a no permitir la continuación de los trabajos mientras él intentaba convencerles de las ventajas de establecer un servicio aéreo que garantizara la rápida comunicación entre los puntos más extremos del territorio.

La situación fue tensa pero tras delicadas y laboriosas gestiones se calmó la efervescencia, y el incidente en lo que respecta a España se podía considerar terminado, sin más trascendencia que el mantenimiento de una parte del refuerzo con carácter preventivo.

En enero del año siguiente, la primera escuadrilla española, compuesta por tres aviones y un hidro, hacía su aparición en Cabo Juby, tras su popular Raid Sevilla-Canarias. Emplazaron a los notables saharauis a comprobar por sí mismos las ventajas de tan moderno medio de transporte. Tras viajar en los «pájaros de metal», contaban gozosos la experiencia entre sus correligionarios.

El 5 de febrero de 1925 quedaba regulado mediante Real Decreto el servicio aéreo civil y firmado el Convenio General de Navegación Aérea entre España y Francia. Mediante éste, España aprovechaba puntos de escala franceses camino de Ginebra, Canarias, el Sahara Occidental y su Guinea Ecuatorial, y Francia hacía lo propio camino de Dákar.

Tres años después, en enero de 1928, tomaban cuerpo las primeras fuerzas aéreas organizadas en el Sahara Occidental. El medio que hoy tan decisivo papel está jugando en la ya larga guerra que todavía asola aquel país tuvo, por contraste, en su nacimiento unos tintes que por la personalidad de dos de sus protagonistas principales refuerza su singularidad histórica.

«JEQUE TAYARA»

Como «jefe de las Fuerzas Aéreas del Sahara Español» aterrizaba Ignacio Hidalgo de Cisneros con su escuadrilla en lo que años después sería «Villa Bens», hoy Tarfaya. Antoine de Saint Exupery fue una de las primeras personas que vio al llegar. En aquel su primer aterrizaje, el autor de *El Principito* ayudó con sus indicaciones desde tierra para que no se metieran en alguna de las dunas que había por el aeródromo.

Resulta curioso observar cómo «Jeque Tayara» —«jefe de pájaros», así le llamaban los saharauis— fue absolutamente barrido de la historiografía del Africanismo oficial a partir de 1939¹. Desde el Instituto de Estudios Africanos se le ignoró. Para la revista «África» pareciera que nunca existió. Tomás García-Figueras ni le menciona². Aún actualmente es un personaje apenas conocido, cuando muy posiblemente en otro país

su azorosa y densa vida —como la del mismo Bens— hubiera dado lugar a más de una producción cinematográfica o alguna muy singular serie de televisión.

Pionero de la aviación española —y de los bombardeos aéreos con iperita durante las campañas rifeñas—, ascendió a comandante por méritos de guerra. Participó en la sublevación de Cuatro Vientos, por lo que compartió exilio en París con su amigo Ramón Franco —quien en 1924 pilotó el primer hidroavión que aterrizó en el Sahara— y con Queipo de Llano. Congenió con Prieto desde que en esta época se conocieran y hasta que, cual mazazo, recibiera ingenuamente de sus labios en plena guerra civil la noticia de su afiliación comunista.

SAINT EXUPERY

Por su parte, Saint Exupery residía en la vieja «Matas de San Bartolomé» a la sombra del establecimiento español y en compañía de dos mecánicos también franceses. Era en aquel tiempo responsable de la compañía Latecoere, en la capital de la entonces llamada África Occidental española. Esta compañía, que cubría los 2.765 kilómetros del vuelo Casablanca-Dákar, no transportaba pasajeros, sino correo. Sin embargo, era muy raro el avión que no traía alguna persona aparte de su tripulación, generalmente militares franceses con destino en aquellas colonias.

La estancia de tan peculiares personajes en el Sahara Español coincidía con la resaca dejada en el mismo por el traslado de Bens, tras sus veintidós años de permanencia cuasi vocacional. Una serie de personajes oscuros, sin brillo, serían sus sucesores inmediatos. «Nuestra mayor preocupación —cuenta quien durante la guerra del 36 sería jefe de la Aviación Republicana— era por los aparatos, sobre todo los carburadores, que se averiaban con la arena muy fácilmente. Otra cosa que nos traía de cabeza era la humedad que corroía las partes metálicas del avión, dejándolas como si fueran hojaldré. Estábamos convencidos de que una parte de estos inconvenientes eran debidos al sitio donde nos habían instalado. A nuestro parecer era el menos indicado, pues el viento, al tropezar con los altos muros del fuerte, hacía remolinos que ayudaban a la formación de dunas. Pedí autorización para trasladar el aeródromo a otro lugar más apartado. No pude conseguirlo, a pesar de ser una cosa de sentido común. Pegados al fuerte creían que estábamos más seguros. El miedo a la responsabilidad nos tuvo comiendo huevos fritos con arena y soltando maldiciones varios años»³. Hay que advertir que el hángar de Cabo Juby eran transportable, es decir, que no había pegas por ese lado.

Y hay que añadir a esta descripción que Hidalgo, tras la guerra civil y desde el exilio —donde murió al igual que Antonio Machado— testimonió «no haciendo (de sus memorias) un relato de los horrores que se cometieron durante la guerra por estar convencido de que no ganamos nada los españoles con ahondar las heridas que aquéllos produjeron»⁴. No gozaba con el derribo de la fama ajena, más bien al contrario, como demostró en su obra. En ésta lo mismo se refiere encomiásticamente a Muñoz Grandes, que a héroes republicanos —la relación completa sería extensa— como el sargento piloto Urtubi, primer aviador del mundo que llevó a la práctica el llamado en términos aeronáuticos «espolonazo». No era, por tanto, un hombre sectario y —como

el profesor Tuñón de Lara ha puesto también de manifiesto⁵— su cabellerosidad en las referencias personales otorga mayor credibilidad a sus valoraciones.

PLANOS AÉREOS

En el caso que nos ocupa el gobernador del Sahara era entonces Guillermo de la Peña Cusi, de quien se limita a afirmar: «El teniente coronel Peña... parecía buena persona, tenía la familia en Canarias, seguramente estaría en aquel puesto por ahorrar unas pesetas, salía poco de sus habitaciones, nunca intentó meterse en nuestros asuntos»⁶. Su personalidad era sin duda bastante diferente de la de su antecesor, Bens, para el que «quien se limitaba a cumplir con su deber no cumplía con su deber»⁷. En el caso de Peña habría que haberse preguntado incluso por la verificación de la primera parte del aserto. Éste fue, no obstante, el tipo de hombre que tuvo en sus manos la responsabilidad máxima en el Sahara español durante siete años, 1925-32.

Quien casaría con la nieta de Antonio Maura —Constanza, que había conseguido uno de los primeros divorcios obtenidos gracias a la legislación republicana—, comenzó por prohibir los juegos de cartas y azar entre sus hombres. Empezó a hacer el levantamiento topográfico de la costa, y el plano aéreo de las zonas interiores reconociendo Daora, Smara, y lo que con el tiempo sería El Aaiún. También utilizó la aviación para la propaganda de penetración. Se lanzaban desde el aire hojas volanderas cantando las excelencias de la potencia metropolitana; ofreciendo tratamiento sanitario en los poblados fundados por los españoles; y haciendo, en fin, llamadas para el incremento de los intercambios comerciales con las factorías de la costa, las de Trasmediterránea, Trasatlántica y Marcotegui, principalmente.

La Fuerza Aérea del Sahara —en torno a los diez aparatos— localizaba y comunicaba con buques en dificultades, incrementando de esta forma la cobertura de la flota española en aquel banco pesquero cuya importancia a tal efecto había experimentado gran incremento desde principios de aquella década⁸. La aviación —junto a las milicias saharauis creadas en 1926— tenía su campo de actuación fuera de las localidades de establecimiento. Su misión principal era prestar ayuda —además de a las tripulaciones de barcos naufragados— a los aviones en tránsito que se vieran obligados a aterrizar en el interior por avería.

Saint Exupery fantaseó bastante al referirse a este tipo de situaciones, pues la verdad es que se tomaban toda clase de precauciones en los aterrizajes, cuando había que hacerlos. Quien menos las tomaba era precisamente Hidalgo, por lo que llegó a ser amonestado por sus superiores. En los vuelos solía ir también un saharauí, tanto como eventual traductor, como a efectos de identificación geográfica. Cuando un avión caía en el interior lo que se hacía, simplemente, era negociar el rescate con el sultán Rebbo. No en vano su antecesor, Ainin, había recomendado al morir no hacer tratos sino con los españoles.

La otra alternativa posible era enviar un destacamento a rescatarlos, y el mando español siempre se opuso a ello. Lo consideraba innecesario y contraproducente, prefiriendo —de acuerdo con los procedimientos dispuestos por Bens y los sultanes azules

precedentes— la negociación política. Hay que decir, pues, que todos los relatos en los que aparece Saint Exupery salvando no se sabe cuántas tripulaciones son falsas. Hidalgo, que hizo una gran amistad con quien entonces era un perfecto desconocido, dijo que Saint-Exupery, «para ser un gran héroe, no necesitaba a la invención de aventuras fantásticas»⁹.

El famoso aviador francés tuvo algunas experiencias incómodas de su convivencia con los españoles. Para evitar tener a sus hombres haciendo guardias nocturnas, quien años después sería miembro del Comité Central del PCE, había mandado traer un buen perro de Canarias, quien en compañía de un solo soldado se encargó desde entonces de dichas labores. Una de sus presas fue precisamente Saint Exupery. Éste, yendo una noche a pasar una velada a casa del aviador riojano, fue derribado por el animal y tras haberle mordido un hombro lo atacaba con furia. Al oír sus gritos pidiendo auxilio intentó Hidalgo separarle, pero ante la imposibilidad de que soltase su presa acabó dándole un golpe en la cabeza con un montante de avión que por casualidad encontró por allí. Quien al poco tiempo sería uno de los héroes más populares en Francia —condenado por su gobierno en 1930— hubo de ser llevado inmediatamente al dispensario médico, en medio de un muy fuerte ataque de nervios.

Saint Exupery no perdió, a pesar de todo, el tiempo entre aquellas arenas. La prestigiosa revista gala *La Illustración Francesa* publicaba un artículo a principios de 1930 describiendo un viaje a Sudamérica. Muy seriamente se relataba al hablar del Sahara Español cómo habían visto varios leones, publicando como comprobación dos fotografías. En realidad éstas habían sido hechas por dos aviadores españoles, junto a Saint Exupery y su mecánico. Jugando con una vieja piel de león, uno de ellos se subía a cuatro patas por una duna virgen marcando en la arena las huellas con las garras de la piel. Tal lo fue el origen de unas fotos que darían la vuelta al mundo.

Fruto de la inspiración que el aviador francés encontró en el Sahara Occidental fue su canto a los pilotos del desierto que compuso especialmente para el banquete que los españoles le ofrecieron, una vez restablecido de las heridas anteriormente referidas. Allí desarrolló además sus habilidades prestidigitadoras y escribió su famoso libro *Correo del Sur*.

VÍA ABIERTA A GUINEA

Tan pronto quedó terminado el hángar del aeródromo de Villa Cisneros, se trasladó a esta ciudad la Jefatura española y una parte de sus aviones. Nunca antes se había hecho un viaje tan largo en escuadrilla como el que realizó Hidalgo, cubriendo —justos de gasolina— los 610 —y no 650, como dice en sus memorias— kilómetros existentes entre Cabo Juby y la capital de Río de Oro.

Su aeródromo era, posiblemente, en efecto, por peculiaridades muy especiales, uno de los mejores del mundo. Varios kilómetros de largo; un suelo completamente llano, duro como el cemento. Un viento fuerte, soplando constantemente en la misma

dirección y ningún obstáculo en los alrededores, el ideal para despegar aviones muy cargados¹⁰. Pronto comenzaron a hacer el plano aéreo de la Península y zonas interiores, como el Aargub y lo que serían Bir Gandús, Tichla o Zug.

«Jeque Tayara» encontró agradable la vida en su nueva residencia. Aun cuando ya antes Bens —lo mismo que los hombres de la Mercantil Hispano Africana¹¹— se habían hartado de comer marisco en Río de Oro; aun cuando también se equivoca al afirmar en sus memorias que se debía este nombre a la riqueza de su banco pesquero; aun cuando tampoco es cierto que la situación era la misma en esta parte del mundo «desde hace centenares de miles de años» —los cambios climáticos y la progresiva desertización fueron conformando su infraestructura económica en tiempos más recientes—. Y aun cuando, en fin, se equivoca asimismo en cuanto al nombre del gobernador de Villa Cisneros —entonces era Regueral, y no el insistentemente mencionado Romeral— la situación no era mejor que la de Cabo Juby en cuanto a la capacidad del responsable «político-militar»; lo contrario sería siempre en la colonia la excepción.

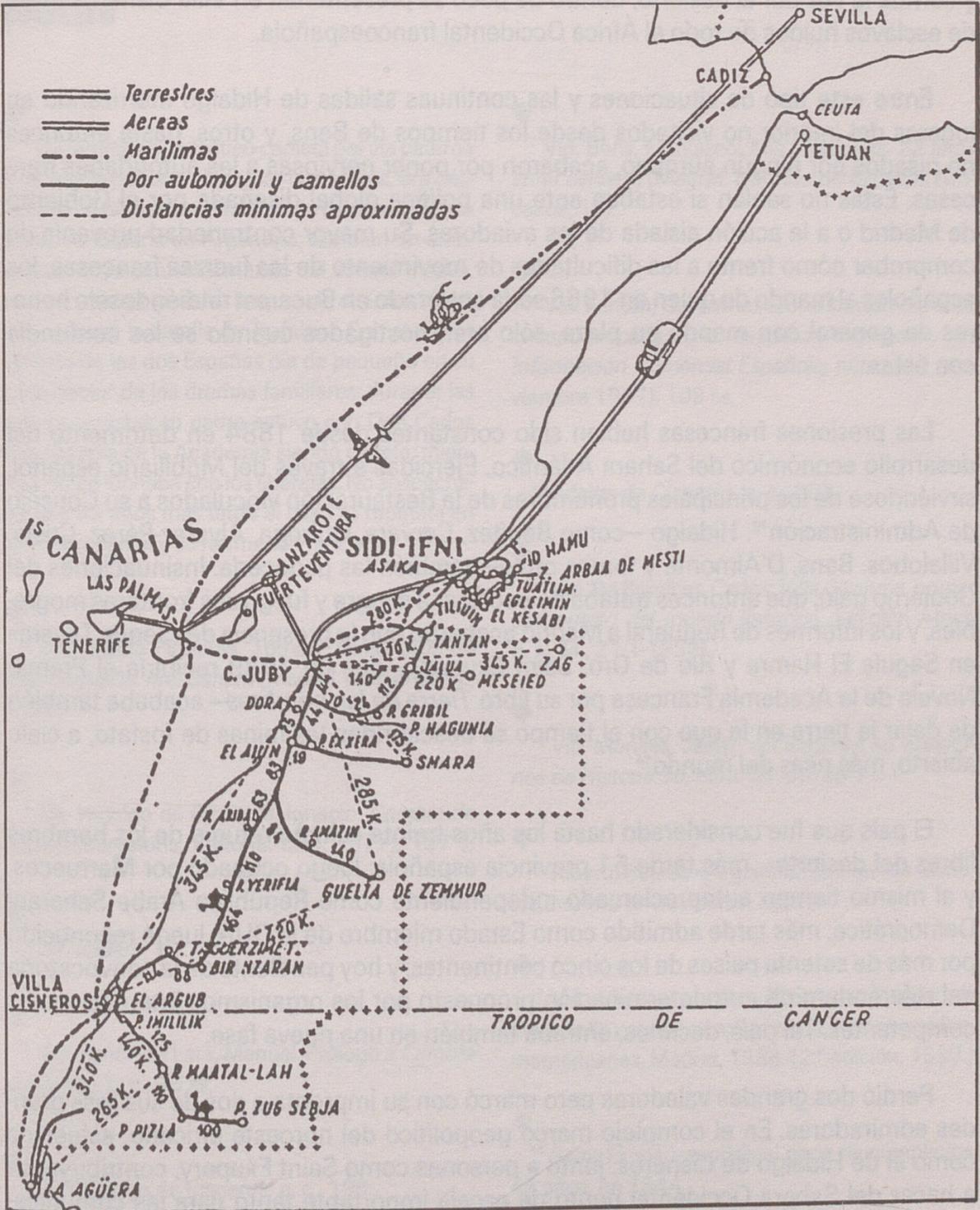
Aquel a quien Alberti cantara —«Era todo gracia, era / todo valor, todo hombría... / ... / Mirad cómo sueña y crece / árbol que siempre verdece / al alba que nos espera¹²— sí acertó a mejorar con su labor personal las relaciones con los nómadas saharauis del interior.

Desde el aire —cuando no tomaba tierra directamente— se les tiraba partes indicando los lugares donde había llovido para que trasladasen allí sus ganados. El chej Bucharaya —hermano del sultán azul Rebbo— aceptó la invitación para pasar unos días en Villa Cisneros; lo que no habían conseguido que hicieran los franceses al negarse a pisar cualquiera de sus establecimientos. Juntos empezaron a desarrollar en el Sahara Occidental el que llegaría a ser nefasto deporte de la caza de gacelas y avestruces desde vehículos a motor. Bucharaya y sus íntimos disfrutaron con esta caza a Chevrolet abierto que les proporcionaba su anfitrión sin reparar en munición. Recorriendo cientos y cientos de kilómetros, sin caminos ni pistas, se comprobaba además que las características de aquel firme permitirían cuando se considerara conveniente el desarrollo de las comunicaciones terrestres sin grandes costos de realización.

PRÁCTICAS ESCLAVISTAS

Sorprendieron a «Jeque Tayara» en aquellas tierras determinadas realidades. Atónito observaba cómo durante la semana trabajaban para los colonos establecidos en Villa Cisneros personas distintas a las que semanalmente iban a cobrar los jornales. En casi todo el África musulmana se mantenían las tradiciones esclavistas y el gobernador tenía instrucciones de dejar las cosas como estaban. Como «Jeque Tayara» no estuviera conforme estableció que —al menos dentro de su jurisdicción— si en el aeródromo trabajaban negros durante la semana, solo a éstos se les pagaría. Así ocurrió; aunque —luego— los dueños les esperaban a la salida del aeródromo para recogerles el dinero. Quedaba el gesto.

Al poco tiempo se presentó un negro en el aeródromo huyendo de sus dueños nómadas. Cuando éstos le reclamaron se opusieron a la entrega; por fin, y para no



El Sáhara Occidental con indicación de sus comunicaciones.

crear problemas, los aviadores le compraron por noventa duros, acordando que se quedaría como especie de ayudante para todo. La situación se volvió a repetir a los pocos días. Regueral advirtió a Hidalgo que pensara que de seguir con tal proceder, y corrida la voz por el desierto, dentro de poco se presentarían en Villa Cisneros miles de esclavos huidos de todo el África Occidental francoespañola.

Entre este tipo de situaciones y las continuas salidas de Hidalgo aterrizando en lugares del interior no visitados desde los tiempos de Bens, y otros, hasta entonces no pisados por ningún europeo, acabaron por poner nerviosas a las autoridades francesas. Éstas no sabían si estaban ante una política global diseñada por el Gobierno de Madrid o a la acción aislada de los aviadores. Su mayor contrariedad provenía de comprobar cómo frente a las dificultades de movimiento de las fuerzas francesas, los españoles al mando de quien en 1966 sería enterrado en Bucarest rindiéndosele honores de general con mando en plaza, sólo eran hostigados cuando se les confundía con éstas.

Las presiones francesas habían sido constantes desde 1884 en detrimento del desarrollo económico del Sahara Atlántico. Ejercidas a través del Mobiliario español, sirviéndose de los principales pronombres de la Restauración vinculados a su Consejo de Administración¹³. Hidalgo —como Benítez, Cervera, Quiroga, Álvarez-Pérez, Costa, Villalobos, Bens, D'Almonte y tantos otros— también las padecería. Insinuaciones del Gobierno galo, que entonces trataba de pacificar a sangre y fuego sus fronteras mogrebíes, y los informes de Regueral a Madrid acabaron con la presencia de «Jeque Tayara» en Saguía El Hamra y Río de Oro. Saint Exupery —que en 1939 recibiría el Premio Novela de la Academia Francesa por su libro *Tierra de los hombres*— acababa también de dejar la tierra en la que con el tiempo se descubrirían las minas de fosfato, a cielo abierto, más ricas del mundo¹⁴.

El país que fue considerado hasta los años treinta «último refugio de los hombres libres del desierto», más tarde 51 provincia española; luego ocupado por Marruecos, y al mismo tiempo autoproclamado independiente como República Árabe Saharaui Democrática; más tarde admitido como Estado miembro de la OUA; luego reconocido por más de setenta países de los cinco continentes; y hoy pendiente de la convocatoria del referéndum de autodeterminación propuesto por los organismos internacionales competentes. Tal país, decimos, entraba también en una nueva fase.

Perdió dos grandes valedores pero marcó con su impronta a dos de sus más grandes admiradores. En el complejo marco geopolítico del noroeste africano, esfuerzos como el de Hidalgo de Cisneros, junto a personas como Saint Exupery, contribuyeron a hacer del Sahara Occidental punto de escala importante tanto para las comunicaciones aéreas interafricanas como euroamericanas.

Notas

- ◆
¹ De familia aristocrático-carlista por vía paterna y de rancia nobleza vasca por la materna, era descendiente de Baltasar Hidalgo de Cisneros, último virrey de España en Argentina; también un antepasado suyo estuvo al mando del «Santa María», uno de los más grandes buques de cuantos tomaron parte en la batalla de Trafalgar. Con el mayor tipismo de las dos Españas oía de pequeño en su casa hablar de los dramas familiares: durante la guerra carlistas su padre estuvo con Don Carlos tras fugarse de la Academia siendo cadete; mientras, su tío luchaba con los liberales. No sospechaba que 83 años más tarde el caso se repetiría en la familia con él y su hermano Francisco.
- ◆
² Vid. García Figueras, Tomás: *Santa Cruz de Mar Pequeña. Ifni. Sahara* (Madrid, Ediciones FE, 1946).
- ◆
³ Cfr. Hidalgo de Cisneros, Ignacio: *Cambio de rumbo* (Barcelona, Editorial Laia, 1977), 197 s.
- ◆
⁴ Cfr. *ibidem*, 13.
- ◆
⁵ Vid. Tuñón de Lara, Manuel: Prólogo a *Cambio de rumbo*, o. c., 10 ss.
- ◆
⁶ Cfr. Hidalgo de Cisneros, o. c., 196.
- ◆
⁷ Vid. Bens, Francisco: *Mis Memorias. 22 años en el desierto* (Madrid, Instituto de Estudios Africanos, 19).
- ◆
⁸ Vid. Fontán, Guillermo: «Contribución del área canario-africana a la despensa española», en *Información Comercial Española*, núm. 411 (noviembre 1967), 109 ss.
- ◆
⁹ Hidalgo de Cisneros, o. c., 201.
- ◆
¹⁰ Vid. De Barañbar, Carlos: *Villa Cisneros, primer aeropuerto del mundo* (Informe, Sección África B. N. M., 21-1-1933).
- ◆
¹¹ Vid. Morillas, Javier: «El Sahara», en *Cuadernos de Historia* 16, núm. 39, pp. 25-31.
- ◆
¹² Alberti, Rafael: «Al general Hidalgo de Cisneros, muerto en destierro», Soneto.
- ◆
¹³ Vid. Morillas, Javier: *El Sahara Occidental. Desarrollo y subdesarrollo*. Prensa y Ediciones Iberoamericanas, Madrid, 1988. (2.^a edición, 1990.)
- ◆
¹⁴ Saint Exupery moriría al poco de cumplir los 44 años, en 1944.

