
El Museo Canario

SEPARATA

INCURSIONES ALIADAS EN LA ZONA AÉREA DE CANARIAS Y ÁFRICA OCCIDENTAL DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

JUAN JOSÉ DÍAZ BENÍTEZ
Licenciado en Geografía e Historia



LVII

2002

INCURSIONES ALIADAS EN LA ZONA AÉREA DE CANARIAS Y ÁFRICA OCCIDENTAL DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

JUAN JOSÉ DÍAZ BENÍTEZ
Licenciado en Geografía e Historia

Uno de los principales debates sobre la política exterior española durante la II Guerra Mundial ha sido la colaboración con el Eje y el consiguiente incumplimiento de las obligaciones inherentes a la neutralidad. Sin embargo, no se ha prestado tanta atención a las violaciones de la soberanía española por parte de los aliados, de tal forma que parece que éstos se limitaron a presionar al gobierno español para que dejase de ayudar al Eje. En realidad, los aliados fueron más allá, vulnerando el derecho internacional en ciertas ocasiones, con tal de lograr sus fines. Estas agresiones contra la soberanía española tenían su origen en las sospechas aliadas sobre el incumplimiento por parte de España de sus obligaciones como neutral y en el temor de que llegara a entrar en la guerra. De las múltiples formas que revistieron dichas tensiones, vamos a centrarnos en las violaciones del espacio aéreo por aviones extranjeros o desconocidos que sobrevolaron la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO) sin previa autorización.

1. PRIMERAS INCURSIONES

La ZACAO no fue creada hasta octubre de 1940, cuando sustituyó a las Fuerzas Aéreas del Atlántico, organizadas tras la guerra civil. No hemos encontrado datos sobre avistamientos de aviones extranjeros en esta zona durante 1939, aunque sí en 1940 y, especialmente, 1941. Las 41 incursiones contabilizadas y las conclusiones que de ellas obtengamos habrán de ser matizadas en futuras investigaciones, pues la cifra total de avistamientos fue posiblemente superior. En este sentido, las excusas del gobernador de Nigeria y de diversas autoridades de las Fuerzas Francesas Libres, negando el sobrevuelo de Río Muni por aviones británicos y franceses, respondían a las reclamaciones diplomáticas presentadas por las autoridades españolas, tras unos avistamientos cuyos partes no se han conservado¹.

CUADRO 1
AVISTAMIENTOS DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE LA ZACAO
DURANTE 1940-1941

AÑOS	SECTORES AÉREOS				
	GRAN CANARIA	TENERIFE	IFNI-SÁHARA	GUINEA	TOTAL
1940	2	---	14	---	16
1941	7	1	17	---	25
Total	9	1	31	---	41

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), Expedientes A-12.869, A-13.175 y *68/1.
- AGA, Sección Asuntos Exteriores, Caja 11.409.
- Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), Expediente R-1.190/6.

Otro ejemplo de la escasez de datos sobre estos incidentes son los partes semanales de avistamientos que el jefe de la zona aérea remitía al capitán general de Canarias. Sólo ha sido posible encontrar 3 para un periodo que va desde el 25 de agosto al 2 de noviembre de 1941², lo cual es aún más grave si tenemos en cuenta que las órdenes para el envío de dichos partes se remontan al menos

¹ Archivo General de la Administración Civil del Estado (AGA), Sección África, Caja D-471.

² AHEA, Expediente A-12.869.

hasta junio de ese mismo año³. Las fuentes son parcas en detalles, lo cual nos impide precisar si los aparatos avistados eran civiles o militares ni tampoco sus características técnicas. Además de los no autorizados, hubo otros que sí lo estuvieron, como el avión francés que recogió al gobernador general de Gabón entre los meses de febrero y marzo de 1941⁴ o los seis hidroaviones de esa nacionalidad que amararon en Villa Cisneros a finales de agosto de ese mismo año⁵. No incluimos estos dos casos en el análisis pues se trata de aviones no beligerantes y con permiso de las autoridades españolas.

CUADRO 2
NACIONALIDAD DE LOS AVIONES EXTRANJEROS AVISTADOS
SOBRE LA ZACAO EN 1940 Y 1941

AÑOS	NACIONALIDAD				TOTAL
	BRITÁNICA	FRANCESA	ALEMANA	DESCONOCIDA	
1940	1	13	---	2	16
1941	3	13	1	8	25
Total	4	26	1	10	41

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AHEA, Expedientes A-12.869, A-13.175 y *68/1.
- AGA, Sección de Asuntos Exteriores, Caja 11.409.
- AMAE, Expediente R-1.190/6.

En cualquier caso, se puede apreciar que la mayoría de las incursiones durante esos dos años eran realizadas sobre el sector de Ifni-Sáhara, posiblemente a causa de su localización entre las rutas aéreas que enlazaban las colonias francesas del África occidental con las de Marruecos. No en vano, el 63'4% de los aviones avistados en 1940-1941 era francés, siendo casi todos los que pasaron por dicho sector de esa nacionalidad. En este sentido, es posible que se trate, en su mayor parte, de aviones comerciales desorientados. En cambio, al menos 4 de los que sobrevolaron el Sector Aéreo de Gran Canaria eran británicos, posiblemente dedicados a la lucha antisubmarina. De hecho, tres de ellos fueron avistados a finales de agosto de 1941, poco después de que los tres últimos *U-Boote* repostaran

³ AHEA, Expediente *68/1.

⁴ AHEA, Expedientes *68/1 y A-13.175.

⁵ AHEA, Expediente A-12.869.

combustible en el Puerto de La Luz, previa autorización de las autoridades españolas, las cuales incumplían así las obligaciones inherentes a un país neutral⁶.

En relación con esta última actividad, nos encontramos con los hallazgos de bombas fumígenas de aviación y boyas luminosas en las playas canarias, localizándose la mayoría de ellas en el noroeste de Gran Canaria y al menos tres en Fuerteventura. Ambas se utilizaban para marcar el lugar donde había sido localizado un submarino, permitiendo así al avión arrojarle cargas de profundidad en la siguiente pasada. Casi todos los hallazgos tuvieron lugar en 1940 y posiblemente estén relacionados con las actividades submarinas del Eje en aguas próximas a Canarias, como la presencia del submarino italiano *Finzi* en nuestras islas a mediados de junio de dicho año⁷, o las 12.000 toneladas de mercantes ingleses hundidos por sus compañeros *Nani*, *Capellini* y *Tazzoli* en aguas de Azores y Madeira entre finales de septiembre y principios de noviembre⁸. Y aún en 1941 los *U-Boote U-108*, *U-125* y *U-111* estuvieron alrededor de las Azores durante el mes de septiembre, siendo hundido el último de ellos a principios de octubre cerca de Madeira⁹.

CUADRO 3
HALLAZGOS DE BOYAS LUMINOSAS Y BOMBAS FUMÍGENAS DE AVIACIÓN
EN LA ZACAO DURANTE 1940 Y 1941

AÑO	SECTOR AÉREO				
	GRAN CANARIA	TENERIFE	IFNI-SÁHARA	GUINEA	TOTAL
1940	7	1	---	---	8
1941	1	---	---	---	1
Total	8	1	---	---	9

Elaboración propia a partir de la 3.ª Sección de Estado Mayor (EM) del Archivo General de la Zona Marítima de Canarias (AGZMC):

- Legajo 1.º, Carpetas núm. 9, 10 y 11.
- Legajo 3.º, Carpeta núm. 16.
- Legajo 6.º, Carpeta núm. 11.

⁶ BURDICK, Charles: «Moro: The resupply of German submarines in Spain, 1939-1942». *Central European History*, III, núm. 3, 1970, pp. 256-284.

⁷ FABIÁN, Carlos: *La Segunda Guerra mundial en África*. Barcelona: Bruguera, 1974, Volumen I, pp. 44-45.

⁸ *Idem supra*, p. 116.

⁹ *Idem supra*, pp. 322-323.

Sin embargo, la lucha antisubmarina no era la única explicación de estos avistamientos, ni tan siquiera la más importante. Uno de los principales temores británicos durante estos años fue un ataque alemán contra Gibraltar a través del territorio español. Y la mejor alternativa a esta base la constituía el Puerto de La Luz. Así que durante varios años, Gran Bretaña preparó la ocupación de Gran Canaria, para lo cual necesitaba información sobre sus defensas y, obviamente, las fotografías proporcionadas por el reconocimiento aéreo resultarían de gran valor para ello. Durante el mes de octubre de 1941 se hicieron varios vuelos con este objetivo, de tal forma que se pudo corregir los datos recibidos por otros medios¹⁰. Posiblemente, estas operaciones se repitieron en fechas posteriores, pues la planificación contra Gran Canaria continuó hasta el otoño de 1943.

La reacción española ante las reiteradas violaciones de su soberanía por aviones extranjeros fue la protesta diplomática. Así, el embajador español en París protestó por la presencia de un avión francés en misión de reconocimiento a menos de 3 millas de La Isleta y el Puerto de La Luz a principios de marzo. El Ministerio de Asuntos Exteriores francés reconoció la presencia del avión, aunque afirmó que en ningún momento había entrado en las aguas territoriales españolas¹¹. Una respuesta similar ofreció la embajada británica el 2 de agosto de ese mismo año, con referencia a un avión británico que voló cerca de Las Palmas el 10 de mayo¹². Pero a pesar de la futilidad de estas reclamaciones diplomáticas, el Ministerio de Asuntos Exteriores pidió al del Aire que continuara informándole sobre este tipo de incidentes¹³.

Aunque no se hayan conservado todos los partes de avistamientos, la aparición de aviones aliados en la ZACAO continuó durante 1942, asociada a misiones de patrulla antisubmarina, tal y como se desprende de los hallazgos de boyas luminosas y bombas fumígenas de aviación, que al igual que en años posteriores, tuvieron lugar casi todos en Lanzarote y Fuerteventura. Los sobrevuelos se intensificaron con los desembarcos anglosajones en el norte de África, pudiendo avistarse un bombardero tipo *Wellington* sobre Cabo Juby el 19 de septiembre de 1942 y otros cuatro en el mismo sitio tres días después, a los que hay que añadir uno aterrizado en Duiridat a finales

¹⁰ *Public Record Office (PRO)*, AIR 8/889.

¹¹ AGA, Sección Asuntos Exteriores, Caja 11.409.

¹² AMAE, Expediente R-1.190/6.

¹³ AHEA, Expediente A-13.175.

de ese mes. En octubre cayeron otros dos aparatos del mismo tipo y aún el 14 de noviembre una escuadrilla de hidroaviones norteamericanos sobrevoló cuatro veces Villa Cisneros¹⁴. Los territorios españoles del golfo de Guinea también fueron sobrevolados por aviones desconocidos. Como el gobierno español no sabía cuál era su nacionalidad, protestó ante las autoridades británicas y las francesas leales a De Gaulle, aunque, como era de esperar, ambas respondieron que ninguno de sus aviones había sobrevolado dicho sector aéreo¹⁵.

CUADRO 4
HALLAZGOS DE BOYAS LUMINOSAS Y BOMBAS FUMÍGENAS DE AVIACIÓN
EN LA ZACAO DURANTE 1942-1945

AÑO	SECTOR AÉREO				
	GRAN CANARIA	TENERIFE	IFNI-SÁHARA	GUINEA	TOTAL
1942	3	1	---	---	4
1943	1	---	---	---	1
1944	4	---	---	---	4
1945	---	---	---	---	---
Total	8	1	---	---	9

Elaboración propia a partir de la 3.ª Sección de EM del AGZMC:

— Legajo 4.º, Carpeta núm. 29.

— Legajo 6.º, Carpeta núm. 11.

Otra fuente que nos permite constatar la presencia de aviones aliados en la ZACAO son los *Boletines de Información Mensuales* de la 2.ª Sección Bis del Estado Mayor del Ejército. No se han conservado todos los que fueron remitidos al general subsecretario del Ministerio del Ejército y tampoco recogían toda una estadística de aviones extranjeros avistados. Incluso en los que sí lo hacían no estaban todas las regiones militares, ignorándose si se debe a la ausencia de vuelos de aviones extranjeros o a no haber remitido la información a tiempo. Canarias está presente en los gráficos de abril, julio y septiembre. Para los dos primeros meses sólo quedó constancia de 4 y 2 avistamientos, respectivamente, cifras insignificantes comparadas con los 122 y 309 para toda España en los mismos periodos. En septiembre se aprecia un gran aumento de los aviones

¹⁴ AHEA, Expediente A-12.780/1.

¹⁵ AGA, Sección África, Caja 1.811.

avistados en Canarias, 22, aunque la mayor actividad la registraron Marruecos, Baleares y la VIII Región Militar¹⁶. Sin embargo, pronto quedarían superadas estas cifras por los casi cotidianos avistamientos de aviones beligerantes en 1943.

2. MÁXIMA ACTIVIDAD

Al menos desde enero de 1943, el jefe de la ZACAO enviaba partes quincenales de avistamientos al Ministerio del Aire, convirtiéndose en mensuales a partir de septiembre. En ellos se indicaba el lugar, fecha y número de aparatos avistados, aunque muchas veces faltaban detalles sobre altitud, distancia, nacionalidad y modelo. Las cifras totales recopiladas para la ZACAO también incluyen avistamientos no recogidos en los partes enviados al Ministerio del Aire, probablemente por la lentitud con la que llegaba la información. Estos avistamientos no recogidos en los partes proceden de los telegramas remitidos por la misma ZACAO y otros que, aunque no llegaran al Ministerio del Aire, fueron enviados por el gobernador de Ifni-Sáhara a la Alta Comisaría de España en Marruecos.

Las memorias sobre avistamientos durante ese año tampoco coinciden con los partes de la ZACAO ni con el resto de las noticias sobre los mismos. La memoria del Servicio de Antiaeronáutica sólo recoge los de Gran Canaria y Tenerife, aunque los desglosa por meses¹⁷. Los 161 aviones de la citada memoria, 135 en Gran Canaria y 26 en Tenerife, no incluyen a todos y cada uno de los 78 de los partes, pues hay al menos 2 que no registra. Si a estos 163 les añadimos los 150 de Ifni-Sáhara, obtendremos un total de 313 avistamientos. La memoria de la 2.ª Sección de EM de la ZACAO registró un total de 215 aviones¹⁸, cifra que se aproxima más a los 228 de los partes y telegramas, aunque probablemente no incluye todos los del Servicio de Antiaeronáutica.

¹⁶ Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja núm. 20.412.

¹⁷ AHEA, Expediente A-569.

¹⁸ AHEA, Expediente A-570.

CUADRO 5
AVISTAMIENTOS DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE LA ZACAO
DURANTE 1943

MES	SECTOR AÉREO				
	GRAN CANARIA	TENERIFE	IFNI-SÁHARA	GUINEA	TOTAL
Enero	3	---	23	---	26
Febrero	---	---	18	---	18
Marzo	1	---	33	---	34
Abril	6	1	41	---	48
Mayo	1	---	21	---	22
Junio	4	---	3	---	7
Julio	5	---	11	---	16
Agosto	1	---	---	---	1
Septiembre	10	---	---	---	10
Octubre	14	---	---	---	14
Noviembre	13	---	---	---	13
Diciembre	19	---	---	---	19
Total	77	1	150	---	228

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AHEA, Expediente A-12.780/1.
- AGA, Sección África, Caja 2.006.

Tomando como referencia las cifras del Servicio de Antiaeronaútica podemos distinguir tres periodos. El primero, de enero a mayo, se enmarca en la fase final de la batalla del Atlántico, con una media de 31 aviones por mes, o lo que es lo mismo, un avión por día. La mayoría de estos aparatos eran hidroaviones y bombarderos aliados dedicados a misiones de reconocimiento marítimo y lucha antisubmarina, lo cual no debe extrañarnos ante el aumento de la actividad de los grupos de *U-Boote* en el noroeste de África. El grupo *Rochen* operó entre Canarias y Azores desde el 22 de enero de 1943 hasta mediados de marzo, actuando también en Azores el grupo *Delfin* durante ese mismo mes de enero. A finales de febrero aparecieron los grupos *Robbe* y *Tümmeler*, al oeste de Gibraltar y al norte de Canarias. A mediados de marzo, los grupos *Unverzagt* y *Wholgemut* actuaban en Azores¹⁹.

El grupo *Seeräuber* anduvo por Canarias entre el 22 de marzo y el 9 de abril, siendo hundido uno de sus *U-Boote*, el *U-167*, el 5 de abril cerca de Gran Canaria, lo cual explica que éste sea el mes en el que aumentan los avistamientos en dicho sector aéreo. El jefe de

¹⁹ FABIÁN, Carlos: *op. cit.*, pp. 235-360.

la ZACAO lo interpretó de este modo, indicando que entre el 19 de abril y el 1 de marzo habían pasado 7 aviones por las costas canarias, en un vano intento de encontrar a los naufragos del submarino²⁰. Pero no fue el único sector que registró el paso de aeronaves no autorizadas, ni tan siquiera el más afectado, pues el de Ifni-Sáhara recogió el grueso de los avistamientos. En éste, la actividad empezó a decrecer en mayo con la derrota del Eje en el Norte de África, desapareciendo después de agosto, aunque posiblemente esta ausencia de avistamientos se deba más a la falta de información que a una ausencia real.

El segundo periodo, de junio a septiembre, estuvo marcado por una media de 14 aviones por mes, es decir, menos de 1 cada 2 días. 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 operación *Monsun*. No era la primera vez que los submarinos alemanes atacaban lejos del Atlántico norte, pues ya entre julio de 1940 y diciembre de 1941 habían estado merodeando por Freetown. Además, 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. Y sobre todo, ya se disponía de nuevos modelos de *U-Boote* dotados de gran autonomía, habiendo ofrecido Japón facilidades para los submarinos alemanes que combatesen por allí²¹. El primer grupo zarpó en junio de 1943, por lo que es posible que pasase a la altura de Canarias ese mismo mes o el siguiente, lo cual podría explicar la sucesión de avistamientos durante el mes de julio.

El último periodo, comprendido entre octubre y diciembre, registró un aumento de la actividad, que por término medio llega a 33 aviones por mes, 2 más que el primero. Esto puede deberse a las repercusiones de las actividades de los submarinos alemanes en el Índico y a la salida del segundo grupo de la operación *Monsun*, a finales de 1943, del que fueron hundidos 3 de los 4 *U-Boote* que lo componían²². No obstante, cabe destacar que de los 19 avistamientos registrados por el parte mensual enviado al ministro del Aire, la mayoría volaron fuera o en el límite de las aguas jurisdiccionales. A

²⁰ AHEA, Expedientes A-12.780/1, A-12.781 y A-12.952.

²¹ SAVILLE, Allison W.: «German submarines in the Far East». *US Naval Institute Proceedings*, 87, núm. 8 (agosto de 1961), pp. 80-92.

²² *Idem supra*, p. 86.

partir de septiembre, la mayoría de los avistamientos procedieron del Sector Aéreo de Gran Canaria y, más concretamente, de dicha isla, lo cual se debe no sólo al gran aumento de los mismos en dicho sector, sino también a la falta de información con respecto al de Ifni-Sáhara.

CUADRO 6
NACIONALIDAD DE LOS AVIONES EXTRANJEROS AVISTADOS
SOBRE LA ZACAO DURANTE 1943

MES	NACIONALIDAD				TOTAL
	BRITÁNICA	NORTEAMERICANA	FRANCESA	DESCONOCIDA	
Enero	3	5	1	17	26
Febrero	6	---	---	12	18
Marzo	7	4	2	21	34
Abril	19	11	2	16	48
Mayo	6	12	---	4	22
Junio	3	3	---	1	7
Julio	4	7	---	5	16
Agosto	---	1	---	---	1
Septiembre	---	3	---	7	10
Octubre	---	---	---	14	14
Noviembre	---	---	---	13	13
Diciembre	2	1	2	14	19
Total	50	47	7	124	228

NOTA: los aviones avistados en octubre y noviembre son modelos norteamericanos. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— AHEA, Expedientes A-12.780/1 y A-570.

— AGA, Sección África, Caja 2.006.

Parece lógico suponer que, en su mayor parte, fueran aviones británicos y norteamericanos, pues de esta nacionalidad eran las flotas aéreas más numerosas y, además, contaban con bases en el Marruecos francés. Así se desprende de los partes de avistamientos, sumando un total de 97 de los 228 contabilizados. Los británicos son algo más numerosos que los norteamericanos y ambos están a gran distancia de los franceses, subsistiendo un considerable grupo de 124 aparatos no identificados. La memoria de la 2.^a Sección de Estado Mayor de la ZACAO fue aún más precisa con respecto a los 215 aviones que registró, pues sólo dejó 70 sin identificar. Al igual que en los partes, se constata el predominio anglosajón, aún más claro, pues más de la mitad de los aviones pertenecían a Gran Bretaña y Estados Unidos. La presencia francesa fue mínima, tan sólo 9 avio-

nes. Pero también es preciso señalar el amplio margen de diferencia existente entre los británicos y los norteamericanos: 86 aviones frente a 50, respectivamente²³.

Los partes de la ZACAO, al igual que los del resto de las zonas y regiones aéreas, iban a parar al ministro del Aire, el cual enviaba una relación mensual de los mismos al de Asuntos Exteriores para las pertinentes protestas diplomáticas. Curiosamente no coinciden los partes recibidos de la ZACAO con los enviados a Asuntos Exteriores, ya que sólo representan poco más de la mitad de los registrados en los partes de dicha zona aérea, agravándose las diferencias a partir de abril. La explicación podría encontrarse en varios factores. Por un lado, varios avistamientos pueden referirse a un mismo avión que fue localizado desde diferentes observatorios, por lo que posiblemente el Estado Mayor del Aire realizara un ajuste según sus criterios. Por otro lado, no siempre constituían violaciones del espacio aéreo, pues en varias ocasiones no se acercaban a menos de 3 millas de la costa. Finalmente, errar es de humanos y los miembros de la ZACAO y del Estado Mayor del Aire no eran una excepción al respecto.

Obviamente, las deficiencias de la información no afectaban única y exclusivamente a la ZACAO, pues también es de suponer que las restantes zonas y regiones aéreas atravesaran por las mismas vicisitudes. En España hubo un gran aumento tras la rendición de Italia. Quizá pueda deberse al desplazamiento de las acciones aéreas a la Península Itálica y el Sur de Francia, lo cual afectaría notablemente a la 4.^a Región Aérea y a la Zona Aérea de Baleares. No obstante, aún sigue pareciendo excesivo el contraste con el primer semestre de 1943, por lo que es necesario recordar que de la misma forma que no llegaron todos los datos durante los primeros meses, también pudieron llegar más de los reales durante los siguientes. Esto último estaría relacionado con los aviones que pasaban por varios observatorios relativamente próximos, multiplicando así su número real. En cualquier caso, las protestas diplomáticas continuaron durante este año, como las realizadas en Washington y Londres por las 39 violaciones de la neutralidad española protagonizadas por aviones aliados²⁴.

El Estado Mayor del Ejército también prestó atención a las actividades de los beligerantes cerca del territorio español e incluso dentro del mismo, especialmente después de la operación *Torch*. Por ello, a principios del verano de 1943 comenzó a emitir unos boletines decenales que recogían el movimiento de buques y personal fo-

²³ AHEA, Expediente A-570.

²⁴ AGA, Sección Asuntos Exteriores, Cajas 7.294 y 8.892.

ráneo por las distintas regiones militares, además de los avistamientos de aviones extranjeros. Esta información era remitida a los estados mayores del Aire y de la Armada. Aunque sólo hemos podido recopilar 9 de los 13 de 1943, excluyendo el número 11 y sólo desde el 4, que inicia su información a partir del 11 de agosto, es de suponer que los tres primeros se remontan hasta julio o junio. Como su propio nombre indica, estos boletines deberían haber recogido todo lo acontecido cada 10 días, aunque en realidad los intervalos fueron más largos e irregulares, llegando en alguna ocasión a durar casi un mes. Por ello, es difícil cotejarlos con la información mensual de la que disponemos. Tampoco ofrecen siempre los datos correspondientes a las 8 regiones militares, Canarias, Baleares y Marruecos, pues normalmente solía faltar alguna ²⁵.

CUADRO 7
AVISTAMIENTOS DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE LA ZACAO
Y ESPAÑA DURANTE 1943

MES	PARTES DE LA ZACAO	RELACIONES DEL MINISTERIO DEL AIRE	
		ZACAO	ESPAÑA
Enero	26	21	31
Febrero	18	18	33
Marzo	34	25	39
Abril	48	14	73
Mayo	22	2	23
Junio	7	4	47
Julio	16	6	88
Agosto	1	1	259
Septiembre	10	7	216
Octubre	14	14	537
Noviembre	13	---	---
Diciembre	19	19	330
Total	228	131	1.676

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— AHEA, Expedientes A-12.780/1 y A-570.

— AGA, Sección África, Caja 2.006.

Comparados con los 124 que recopila el Cuadro 5 para agosto-diciembre en los partes de la ZACAO y aun añadiéndole los 3 co-

²⁵ AGA, Sección Marina, Cajas 23.623 y 23.624. Para los boletines núm. 5, 6 y 7, véase también: AHEA, Expediente A-12.780/1.

respondientes a las fechas que recoge el boletín núm. 11, la cifra recogida por este último no llega ni a la mitad. No obstante, las deficiencias en la información no afectaban exclusivamente a Canarias, por lo que es de suponer que en el resto de las regiones sucediera lo mismo. En este sentido, si contextualizamos los 59 avistamientos sobre Canarias entre los 2.927 de España y Marruecos veremos la escasa importancia de las islas al respecto: tan sólo un 2% del total, cuando la media por región es del 9'1% (al menos 266 avistamientos). La región que registró un mayor número de avistamientos fue la 4.^a, si bien es cierto que el Estado Mayor del Ejército consideraba demasiado elevadas las cifras señaladas por la misma, pues sospechaba que muchos aviones eran avistados sucesivamente por varios observatorios. La otra zona que destacó por la presencia de aviones extranjeros fue Marruecos, la cual a veces llegaba a ser la primera. En cualquier caso, el Estado Mayor del Ejército consideró que no había ninguna amenaza sobre España ni sus colonias.

La información sobre la presencia de aviones extranjeros en o cerca del territorio nacional se hizo aún más confusa, pues los *Boletines Mensuales de Información* de la 2.^a Sección Bis del Estado Mayor del Ejército tampoco coincidían con los partes de la ZACAO ni con las relaciones enviadas al Ministerio de Asuntos Exteriores. Durante el mes de junio, la 2.^a Sección Bis contabilizó 55 aviones extranjeros, mientras que la ZACAO sólo informó de 8 y el Ministerio del Aire sólo comunicó 4 al de Asuntos Exteriores. Quizá la 2.^a Sección Bis confundiera aviones nacionales con otros extranjeros y puede que el Ministerio del Aire sólo considerase los que realmente violaron el espacio aéreo español o que no recibiese a tiempo los informes sobre los otros 4 contabilizados por la ZACAO, aunque en cualquier caso la diferencia entre las cifras es abismal. Para los meses de octubre, noviembre y diciembre, la 2.^a Sección Bis recogió 28, 38 y 52 vuelos de aviones extranjeros no autorizados, respectivamente, los cuales no difieren en exceso de las cifras proporcionadas por los partes de la ZACAO: 24, 29 y 47, respectivamente ²⁶.

3. EL RETORNO A LA NORMALIDAD

Las fuentes para 1944 no son tan abundantes como para el año anterior, pero aun así los partes mensuales de la ZACAO permiten atisbar una reducción de los avistamientos de aviones extranjeros,

²⁶ AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja núm. 20.413.



pues en los cinco primeros meses sólo quedó constancia de 72. La memoria de la 2.ª Sección de Estado Mayor de la ZACAO contabilizó un total de 94 para todo el año, identificando la nacionalidad de todos ellos²⁷, lo cual resulta extraño visto lo ocurrido en 1943. No obstante, como veremos más adelante, la cifra fue aún mayor. Al igual que durante los últimos meses de 1943, los partes sólo recogieron las noticias referentes a Canarias, lo cual no quiere decir que no hubiera avistamientos en el resto de los sectores aéreos. Como bien se puede comprobar en el Cuadro 8, sí los hubo: dos que aterrizaron por error en el de Ifni-Sáhara, dos que lo sobrevolaron, uno que se estrelló en Guinea y otros tres que sobrevolaron este último sector. Posiblemente fueron muchos más, pues no hay ninguna razón que induzca a pensar en una disminución de los vuelos sobre esas zonas. De hecho, la 2.ª Sección Bis registró 83 vuelos sobre Canarias en marzo y otros 41 en abril, sumando sólo esos dos meses un total de 124²⁸, prácticamente el doble que los recogidos por la ZACAO para los cinco primeros meses.

CUADRO 8
AVISTAMIENTOS DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE LA ZACAO
ENTRE ENERO Y MAYO DE 1944

MES	SECTOR AÉREO				
	GRAN CANARIA	TENERIFE	IFNI-SÁHARA	GUINEA	TOTAL
Enero	12	1	---	---	13
Febrero	28	1	3	---	32
Marzo	13	---	1	---	14
Abril	8	---	---	3	11
Mayo	4	1	---	---	5
Total	65	3	4	3	75

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AHEA, Expediente A-12.780/1.
- AGA, Sección Asuntos Exteriores, Caja 7.294.
- AGA, Sección África, Caja 1.811.

El Sector Aéreo de Gran Canaria nos permite ver, como si se tratase de una muestra, la evolución de la actividad aérea aliada. Hasta febrero continuó la intensa actividad iniciada en septiembre del año anterior. Sin embargo, a partir de marzo se constata un descenso

²⁷ AHEA, Expediente A-571.

²⁸ AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja núm. 20.413.

irreversible que, posiblemente, llegó hasta el año siguiente. En diciembre sólo hubo 2 avistamientos y, si tomamos la cifra de 94, dada por la memoria, se deduce que en los 6 meses que van de junio a noviembre inclusive hubo una media de 3 avistamientos por mes. Lamentablemente, la memoria no desglosó los avistamientos por meses ni por sectores, aclarando únicamente que sólo contabilizó los de Canarias. Pero sí especifica la nacionalidad, resultando ser la gran mayoría, 70, norteamericanos. Del resto, 22 fueron británicos y 2 franceses, no incluyendo el sudafricano que aterrizó por error en el sector de Ifni-Sáhara. Los partes de avistamientos aumentan aún más la diferencia entre norteamericanos y británicos, pero dejan a más del 25% sin identificar y no completan todo el año.

CUADRO 9
AVISTAMIENTOS DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE TENERIFE EN 1944
SEGÚN EL RAMIX NÚM. 7

MES	AVISTAMIENTOS		
	ZONA PROHIBIDA	ZONA LIBRE	TOTAL
Enero	1	5	6
Febrero	15	7	22
Marzo	3	7	10
Abril	10	3	13
Mayo	1	5	6
Junio	4	6	10
Julio	3	3	6
Agosto	1	1	2
Septiembre	2	8	10
Octubre	8	11	19
Noviembre	1	3	4
Diciembre	---	---	---
Total	49	59	108

Elaboración propia a partir de la siguiente fuente: Archivo Regional de la Zona Militar de Canarias (ARZMC), Jefatura Regional de Artillería, Caja núm. 2, Carpeta núm. 12.

Los datos de la ZACAO no coinciden con los conservados en la Jefatura Regional de Artillería. Entre el 16 de febrero y el 23 de abril, esta recogió 50 avistamientos, de los que 32 fueron observados desde Tenerife. En muchos casos es posible que los aviones observados sobre Gran Canaria y Tenerife el mismo día y con escaso tiempo de diferencia sean uno solo, que después de acercarse a una isla sobrevolará la costa de la otra. Esta jefatura recibía los partes remitidos no

sólo por el Grupo Independiente de Artillería Antiaérea de Canarias, sino también por los regimientos mixtos de Artillería (RAMIX) núm. 7 y 8. Un breve vistazo a los datos del RAMIX núm. 7 destaca aún más la disparidad existente con los ofrecidos por la ZACAO.

Canarias siguió constituyendo una parte ínfima en el conjunto de los avistamientos a escala nacional. También persistieron las deficiencias de la información, siendo en algunos casos, como enero y marzo, excepcionalmente completa, mientras que en otros, como febrero, brilló por su ausencia, aunque en cualquier caso, las violaciones del espacio aéreo español siguieron suscitando inquietud entre las autoridades. Así, a principios de ese año, el jefe de la ZACAO sugirió que se ampliase la zona prohibitiva más allá de las 3 millas desde la costa, pues desde esa distancia se podía hacer fotografías oblicuas e itinerarios verticales del territorio nacional, como ya habían hecho los británicos en Gran Canaria en 1941. Sugerencia que no llegó a hacerse realidad, pues España tenía que atenerse a los convenios de La Haya, en los que había quedado fijada en sólo 3 millas²⁹. También continuaron las protestas diplomáticas, como la presentada el 26 de abril por el vuelo de 2 aviones de la *Royal Air Force* sobre Fernando Poo ese mismo mes, señalando que, en caso de repetirse, las baterías antiaéreas abrirían fuego contra ellos³⁰.

CUADRO 10

NACIONALIDAD DE LOS AVIONES EXTRANJEROS AVISTADOS SOBRE LA ZACAO DURANTE ENERO-MAYO DE 1944

MES	NACIONALIDAD					TOTAL
	BRITÁNICA	NORTEAMERICANA	FRANCESA	SUDAFRICANA	DESCONOCIDA	
Enero	1	4	1	---	7	13
Febrero	1	23	2	---	4	30
Marzo	---	8	---	1	5	14
Abril	2	8	---	--	---	10
Mayo	---	2	---	---	3	5
Total	4	45	3	1	19	72

NOTA: la nacionalidad que se indica a partir de febrero es la correspondiente al modelo.

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— AHEA, Expediente A-12.780/1.

— AGA, Sección Asuntos Exteriores, Caja 7.294.

²⁹ AHEA, Expediente A-465.

³⁰ AGA, Sección Asuntos Exteriores, Caja 7.294.

Al igual que durante el año anterior, en 1944 también hubo boletines decenales del Estado Mayor del Ejército, con los mismos inconvenientes señalados anteriormente. De ellos se han conservado los numerados del 1 al 12, abarcando las fechas comprendidas entre el 31 de diciembre del año anterior y el 9 de julio de 1944³¹. Los avistamientos registrados en poco más de 6 meses, 117, fueron más numerosos que los 94 que recogió la memoria de la 2.ª Sección de EM de la ZACAO para ese año. Aún más grave es la diferencia observada con los *Boletines Mensuales de Información* de la 2.ª Sección Bis del Estado Mayor del Ejército, pues sólo los correspondientes a marzo y abril señalan un total de 129 avistamientos, correspondiendo 83 al primero de dichos meses³². Lamentablemente, no se conserva ningún estudio, si es que alguna vez lo hubo, que intentara explicar las diferencias existentes entre el número de avistamientos recogido por los diferentes estados mayores. Pero en cualquier caso siguió representando poco, un 2'3%, dentro de los 5.029 avistamientos recogidos por dichos boletines en esos meses. Al igual que el año anterior, la 4.ª Región Militar fue la que registró la actividad más intensa, seguida de cerca por Marruecos y la 5.ª.

CUADRO 11

AVISTAMIENTO DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE ESPAÑA Y LA ZACAO DURANTE ENERO-ABRIL DE 1944

MESES	PARTES DE LA ZACAO	RELACIONES DEL MINISTERIO DEL AIRE	
		ZACAO	ESPAÑA
Enero	13	13	882
Febrero	29	---	619
Marzo	13	13	526
Abril	10	7	677
Total	65	33	2.704

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— AHEA, Expediente A-12.780/1.

— AGA, Sección Asuntos Exteriores, Caja 7.294.

Desde junio de 1944 y hasta diciembre de ese mismo año no se han conservado más partes enviados por la ZACAO. Los últimos, de diciembre de 1944 a marzo de 1945, muestran la continuación de

³¹ AGA, Sección Marina, Caja 23.624. Para los boletines núm. 2, 5, 7 y 9, véase también: AHEA, Expediente A-12.780/1.

³² AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja núm. 20.413.

la tendencia decreciente iniciada en el primer semestre de 1944, si bien es de suponer que, al igual que los anteriores, estén incompletos. De los 7 aviones avistados sobre Gran Canaria, 6 eran norteamericanos, volando todos fuera de las aguas territoriales. El avión observado en abril era francés y, a diferencia de los anteriores, sí entró en el espacio aéreo español, volando sobre Santa Isabel. Una vez terminada la guerra, continuaron los vuelos esporádicos de aviones extranjeros cerca del territorio español. Así, en 1946 se observaron 3 aviones franceses, 1 en febrero y 2 en marzo, estos últimos sobre la Guinea española³³. Incluso en diciembre, un avión británico hizo varios vuelos a baja altura sobre Tenerife, aunque ya sólo se trataba de incidentes ocasionales, muy lejos de los vuelos habituales durante la II Guerra Mundial³⁴.

CUADRO 12
AVISTAMIENTOS DE AVIONES EXTRANJEROS SOBRE LA ZACAO
ENTRE DICIEMBRE DE 1944 Y ABRIL DE 1945

MES	SECTOR AÉREO				
	GRAN CANARIA	TENERIFE	IFNI-SÁHARA	GUINEA	TOTAL
Diciembre	2	---	---	---	2
Enero	---	---	---	---	---
Febrero	2	---	---	---	2
Marzo	3	---	---	---	3
Abril	---	---	---	1	1
Total	7	---	---	1	8

Elaboración propia a partir de la siguiente fuente: AHEA, Expediente A-12.780/1.

En conclusión, las violaciones del espacio aéreo de la ZACAO por los aliados durante la II Guerra Mundial fueron reiteradas. La mayoría de los aviones observados sobre Canarias se dedicaban a la lucha antisubmarina y a tomar fotos de las islas, mientras que los avistados sobre el resto de los sectores aéreos parecen estar más relacionados con las líneas aéreas que conectaban el África occidental con el Marruecos francés. También es destacable la intensificación de los vuelos de los aviones aliados en relación con la disponibilidad de bases en el Marruecos francés, a partir de 1943, y el desplazamiento de las zonas de actuación de los *U-Boote* hacia el Atlántico sur y el océano Índico. Estas incursiones fueron disminuyendo a partir de

³³ AHEA, Expedientes A-5.472 y A-12.780/1.

³⁴ AHEA, Expediente *68/1.

1944, conforme se acercaba el final de la guerra, convirtiéndose en algo anecdótico después de que ésta hubiera terminado.

No se contabiliza el total de violaciones, el cual debió de ser mucho mayor que el que se ha podido documentar, a causa de varias razones. Las propias deficiencias de los servicios de información españoles constituyen un gran obstáculo al respecto, ya que muchas veces no se indica la distancia a la que pasó el avión, pudiendo incluso confundir su nacionalidad. Además de estas limitaciones, tampoco se ha conservado toda la documentación, existiendo importantes lagunas que, de ser colmadas algún día, darían lugar a cifras superiores a las que poseemos actualmente. A todo ello es preciso añadir las grandes diferencias existentes entre el número de aviones observados por los distintos servicios militares de información y las consiguientes confusiones y falta de coordinación que implicaban. En cualquier caso, lo que sí parece evidente es que España, sin medios de presión sobre los aliados, tuvo que limitarse a protestar diplomáticamente sin lograr nada, pagando así las consecuencias de una neutralidad benévola hacia el Eje.