

AAIÚN-ISLAS ORIENTALES:
ALGO MÁS QUE UNA SIMPLE CERCANÍA GEOGRÁFICA

JOSÉ MANUEL MEANA PALACIO

INTRODUCCIÓN

Esta comunicación pretende mostrar las estrechas relaciones que se desarrollaron entre Aaiún y las islas orientales del archipiélago canario, constituyendo una elaboración inicial de materiales y perspectivas que serán desarrollados en nuestra futura tesis doctoral sobre el establecimiento y evolución del núcleo de Aaiún.

Es indudable que la estrecha relación canario-saharai, objeto de esta comunicación, hunde sus más profundas raíces en una razonable realidad geográfica: por un lado, la consideración del Sahara como *hinterland* continental del archipiélago; por otro, la presencia del archipiélago como una continuidad atlántica del Sahara.

La identidad geográfica es más acentuada en las islas orientales del archipiélago (especialmente Fuerteventura y Lanzarote), que muestran una perceptible similitud biogeográfica con el Sahara (especialmente la zona costera) determinada esencialmente por la aridez que ambos espacios comparten.

A lo largo de la historia, el hombre parece haber entendido bien esta identidad geográfica:

- Así, en los distintos flujos de llegada de población aborigen al archipiélago, es indudable que, si no el único sí el más importante en cuanto a impronta cultural corresponde a las poblaciones ligadas a la costa del África occidental, como la antropología, toponimia, etc. testifican¹.
- Tras la conquista del archipiélago por la Corona de Castilla esta relación va a continuar, aun a pesar del rápido abandono de la política atri-

1. CARO BAROJA, J.: *Estudios Saharianos*. Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA). Madrid, 1955.

SCHWIDETZKI, I.: *La Probación Prehispánica de las Islas Canarias*. Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 1963.

canista del cardenal Cisneros en aras de la empresa americana. Es más, ya el propio proceso de incorporación, tras los tratados de Alcaçobas, Tordesillas y Cintra, comprendía de manera conjunta el archipiélago canario y la costa africana inmediata.

No es nuestro objetivo hacer una crónica de esas relaciones desde el siglo XV, pero sí testificar, siguiendo en esencia a Rumeu², algunos de sus hitos más significativos:

- La fundación de pesquerías, en el litoral sahariano. Es el caso, por ejemplo, de Santa Cruz del Mar Pequeña (Ifni), fundada en 1478 y recuperada en 1517 tras ser destruida por Fernán Daría de Saavedra (Señor de Fuerteventura).
- La vinculación como territorio único de los señoríos de Fuerteventura y La Mar Menor de Berbería, como aparece en el testamento que recibe Constanza Sarmiento.
- Las abundantes declaraciones de soberanía sobre el Sahara realizadas por los señores de Fuerteventura.
- Los incontables actos de dominio que buscaban la percepción de tributos, la obtención de derechos de pesca, monopolios mercantiles, etc.
- Las cabalgadas, el gran negocio sin duda del siglo XVI, en busca de hombres y ganado.
- Una vez incorporado el territorio del Sahara de forma oficial a España (1884), también quedó clara la estrecha ligazón con Canarias. En efecto, el 12-12-1884, el gobierno de Cánovas, al reclamar la soberanía española sobre el territorio entre Cabo Bojador y Cabo Blanco, deja el nuevo territorio incorporado a la Capitanía General de Canarias³ a través de la Real Orden de 6 de abril de 1886, creadora de un gobierno político militar para regir la colonia, que sigue, en lo militar, dependiente de Capitanía General de Canarias; y en lo político, si bien es cierto que la sitúa bajo la dependencia del Ministerio del Estado, en la práctica el gobernador se comunicaba, casi en exclusiva, con el Gobierno Civil de Tenerife y sobre todo con el delegado gubernativo de Las Palmas.

2. RUMEU DE ARMAS, Antonio: *España en el África Atlántica*. Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA). Madrid, 1956-57.

3. RUMEU DE ARMAS, Antonio: "Antecedentes Históricos del Sahara Español". *Revisita África*. IDEA, octubre 1970. Pág. 9.

LAS RELACIONES AAIÚN-ISLAS ORIENTALES (1940-1976)

Las relaciones existentes con las islas orientales, desde que Aaiún empezó a ser algo más que un simple puesto militar del interior del territorio (1940) hasta el abandono definitivo del mismo por parte de la administración española (inicios de 1976), que son el objeto de esta comunicación, se vieron desde un primer momento potenciadas por la existencia de un marco político administrativo que las favorecía.

A) *El marco político-administrativo y militar*

El decreto de 20-7-1946 separó las zonas del Sahara y de Ifni del resto de los territorios de soberanía, trasladando su administración a la Dirección General de Plazas y Provincias Africanas, y quedando bajo la jurisdicción de Capitanía General de Canarias. Esta medida respondía, en el fondo, a una decisión política protectora ante los posibles avances nacionalistas sobre los territorios coloniales⁴; pero, de hecho, no hizo sino aumentar la dependencia del territorio respecto al archipiélago, con el que comienza a formar una auténtica unidad geopolítica.

En el mismo sentido, una vez convertida la colonia en provincia, se aborda un nuevo régimen de administración local para la misma. Mediante el decreto de 29-11-1962 se opta por el modelo canario para el máximo órgano de la administración provincial; esto es, se crea un Cabildo y no una Diputación Provincial. Y se fundamenta, “dada la íntima relación que mantiene la provincia del Sahara con las dos provincias canarias por su proximidad y comunidad de intereses”⁵. Un Cabildo, por cierto, con fuerte contenido ya que ostentaba la representación legal de la provincia y se encargaba de la dirección, impulso y defensa de los intereses provinciales con jurisdicción sobre todo el territorio.

En el ámbito jurídico también quedaba el territorio bajo dependencia, en este caso, de la Audiencia de Las Palmas (Real Decreto 10-07-1885, posteriormente completado por los elementales decretos de 13 de abril y 1 de octubre de 1934).

Sin embargo, en este punto conviene realizar dos matizaciones que limitan estas relaciones. De un lado, el hecho de que, en la práctica, la justicia que durante años funcionó en el territorio fue la castrense, en base a la disposición ge-

4. CRIADO, Ramón: *Sahara, pasión y muerte de un sueño colonial*. Ed. Ruedo Ibérico. París 1977, pág. 22.

5. YANGUAS MIRAVETE, José: “El nuevo Régimen de la Administración Local de la Provincia del Sahara”. *Revista África IDEA*. Enero, 1963, pág. 2.

neral del artículo noveno del Código de Justicia Militar. De otro que, a partir del año 1953 (decreto de 23 enero), se crea un órgano de justicia en el propio territorio con capacidad de aplicación de tramitaciones, lo que agiliza los procedimientos, superando las dificultades de comunicación con Las Palmas.

Esta estrecha relación es también claramente perceptible en el terreno militar. Máxime cuando desde el alto mando, siempre se tuvo la visión (absolutamente mayoritaria entre la oficialidad “africana”) de considerar el territorio del Sahara, especialmente el espacio entre Cabo Juby y Cabo Bojador, como la base esencial para la defensa del archipiélago canario. Curiosamente, la realidad pareció demostrar lo contrario, pues en los años 70 era Canarias quien garantizaba, desde la base aérea de Ganado, la cobertura defensiva del Sahara ante posibles ataques de países del entorno.

Como se mencionó anteriormente, el territorio del Sahara quedó bajo la jurisdicción de la Capitanía General de Canarias. Esta dependencia se reforzó aún más tras la independencia del reino de Marruecos y la retrocesión de nuevos territorios a la monarquía alauita. A ello respondió el decreto de Presidencia de Gobierno de 4-07-1958, que dispuso la división de los territorios del África occidental española en dos provincias marítimas, quedando una de ellas (la del Sahara) bajo la dependencia jurisdiccional del comandante general de la Base Naval de Canarias.

Esta relación se vio más reforzada como consecuencia de los acontecimientos bélicos de 1957 y 1958, la denominada “Guerra Ifni Sahara”. En principio, porque desde Canarias se organizó toda la intendencia necesaria, estableciendo un puente aéreo Gando-Aaiún que sería clave para el éxito de las misiones militares. A la magnitud de este puente aéreo nos acerca Juega Boudon (1958)⁶. A través de él se realizó la mayor parte de las 1.218 misiones de transporte realizadas, con casi un millón de materiales y víveres transportados, y más de doscientos cincuenta heridos evacuados.

Antes del inicio de las hostilidades, el crucero Canarias y su flota de cruceros y destructores, establecidos en la Base Naval de Las Palmas, cubrieron las necesidades de transporte marítimo. Pero durante el conflicto esta función fue realizada por buques mercantes, jugando un papel decisivo parte de la pequeña y mediana flota de estas islas⁷. Además, Puerto del Rosario fue designado como punto de reserva y concentración de fuerzas dada su cercanía a Playa de Aaiún.

De otro lado, Fuerteventura y Lanzarote sacaron algún beneficio a esta estrecha colaboración, pues, gracias a los barcos-aljibe que cubrían las necesida-

6. JUEGA BOUDON, José: “La aviación española en las operaciones en el África occidental”. *Revista África. IDEA*. 1958, nº 204, pp. 2-5.

7. DELGADO RODRÍGUEZ, Imelda y RIBAS BENSUAN, Ramón: “Operaciones en las costas del Sahara español e Ifni”. *Revista África. IDEA*. 1958, nº 202, pp. 3-5.

des de las tropas expedicionarias, pudieron aliviar las consecuencias de las duras sequías del año 57⁸.

B) Los intercambios económicos

El marco económico fue, lógicamente, uno de los que más enriqueció estas relaciones. Es indudable que el Sahara en general, y Aaiún en particular, supuso un importante campo de actuación económica para las islas orientales.

Esta relevancia ya quedaba reflejada en un artículo con tintes patrióticos de la época que señalaba a Canarias como base de las provincias de Ifni y Sahara⁹. En realidad el articulista se quedaba corto, pues la colonia significó mucho más para el archipiélago; efectivamente, fue un foco de atracción económica generador de movimientos poblacionales, de flujos financieros, así como de retorno de capitales, y de creación de empresas.

B1) Desplazamientos migratorios

Un importante movimiento migratorio (cuyos flujos no analizamos en esta comunicación) tuvo lugar desde las islas orientales del archipiélago hacia Aaiún, motivado por las posibilidades económicas que ofrecía el territorio (trabajo seguro, altos salarios, amplio abanico de posibilidades comerciales, etc.) que compensaban las duras condiciones de vida, especialmente de los primeros años, lo que nos acerca a un ejemplo de “colonización de frontera”.

Así, fue llegando a Aaiún un número importante de canarios (no menos de 20.000 en la evacuación del territorio), procedentes en su mayoría de los municipios más deprimidos de las islas orientales.

Un ejemplo representativo de esta corriente migratoria es el de la familia Montelongo¹⁰, que desde La Matilla (Fuerteventura) emigra en los años 50. Lo hace de una forma que fue bastante común; esto es, se va en principio el cabeza de familia (en este caso acompañado del hermano mayor) y sin una elección fija (en este caso pasaron por Villa Cisneros y Sidi Ifni), antes de establecerse definitivamente en Aaiún, donde, como chófer de camión, ya encuentra la estabilidad suficiente para llevarse a toda la familia, de modo que, en 1965, instala la familia en una amplia casa (4 habitaciones) en el barrio de Colomina, con un alquiler muy barato (lo que era normal). Este es un buen ejemplo de lo que fue el tejido social de Aaiún. A

8. La guerra, como todas, también tuvo su incidencia sentimental, que caló entre la ciudadanía canaria. Un buen ejemplo fue la organización en Las Palmas de un aguinaldo navideño que fue entregado en Aaiún, directamente por el Gobernador Civil de Las Palmas y el Gobernador Militar. Noticiero *Revista África. IDEA*. 1958, n° 205, pág. 26.

9. BORRAS, Tomás: “Canarias como base de suministro del Sahara”. *Revista África. IDEA*, pág. 32. Mayo 1966.

10. Trabajo de campo del autor. Entrevistas personales.

través de uno de los miembros de la familia (en este caso Adela, 13 años al llegar) podemos seguir su evolución. Tras una formación básica (Colegio del Barrio del Cementerio), comienza su andadura laboral como dependienta de comercio, consiguiendo un salto importante al entrar como personal laboral fijo en el Parador de Turismo de Aaiún con un sueldo buenísimo (*sic*). Posteriormente decide emprender con su marido una aventura empresarial abriendo un restaurante, Casa Mariano, enfrente del cuartel de artillería, cerca del cine Las Dunas. Tras el regreso de Aaiún, Adela trabajó en el que fue Parador Nacional de Fuerteventura.

El caso descrito muestra el papel que desempeñó el Parador de Aaiún como lugar habitual de trabajo para muchos canarios. Cabe recordar aquí otros entrevistados, como José González Barreto (conserje) y su esposa María Suárez Gutiérrez (encargada de lencería), actualmente residentes en La Oliva (Fuerteventura); a Juan Ferrera Bethancourt (jardinero); a Olga Cabrera Noda (ayudante de camarera) actualmente residente en Puerto del Rosario; a Pino Ferrera Brito (lavandera); Margarita Robayna Navarro (freganchina); a Valentina Sánchez Robayna (limpiadora); a ...¹¹

B2) Flujos de capitales

Es detectable una corriente de inversión de pequeños capitales privados procedentes del archipiélago. No estamos de momento en disposición de fijar su cuantía e importancia, pero sí de certificar su existencia, como lo testifica (junto a otros casos similares) la compañía Juan Sánchez S.A., domiciliada en Las Palmas, calle Fernando Guanarteme nº42, que realiza una inversión en dos naves industriales en la calle Belchite de Aaiún y que posteriormente vende a capital también canario: Francisco Álvarez Domínguez, comerciante vecino de Las Palmas, calle Fernando Guanarteme nº 58¹².

B3) Retorno de capitales

Hay un proceso de retorno de capitales hacia las islas (anterior al ocurrido a consecuencia del abandono del territorio) durante el periodo analizado, procedentes de las remesas de emigrantes, que fueron drenados principalmente a través de la Caja Insular de Ahorros de Las Palmas de Gran Canaria que, aunque llega tarde al territorio,¹³ pues inaugura su sucursal en el verano de 1967 cuan-

11. Relación de trabajadores del Parador de Aaiún en octubre de 1975, proporcionada por Antonio Embiz Fábregas, entonces director del establecimiento; y entrevistas personales realizadas por el autor.

12. Libro del registro de la propiedad del Sahara. Asiento 706. Folio 102 vuelto. Tomo III. Aaiún 15-02-1975.

13. Entrevista a Antonio García Rodríguez, delegado de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria en Aaiún. *Revista Sahara*, 6 agosto 1967, nº 211, pp. 6 y 11.

do otras entidades bancarias llevaban casi una década en Aaiún (la pionera, el Banco Exterior, estaba en Aaiún desde 1958 tras la retrocesión de Cabo Juby); realizará una activa política bancaria. Efectivamente, las cifras recogidas por Javier Morillas¹⁴ demuestran la importancia de esta actuación. El número de imponentes crece de 9.271 en 1970 a 13.664 en 1975, con unos saldos medios de esas imposiciones que van de 100 millones de pesetas en 1970 a 170 millones en 1975. Junto a esto, la Caja realizó también una importante defensa de los intereses de la población canaria de Aaiún (líneas crediticias ventajosas, labor social, etc.)

B4) Creación de empresas

El Aaiún constituyó un espacio tanto de producción como de demanda de bienes, generando una notable actividad industrial y comercial.

En este sentido, conviene señalar que desde Canarias se abastecieron las necesidades energéticas del territorio. Si bien la empresa suministradora “Atlas S.A. de Combustibles y Lubrificantes” (denominada posteriormente Atlas Combustibles y Lubrificantes del Sahara S.A.)¹⁵, estaba domiciliada en Ceuta, el combustible procedía de la santacrucera refinería de CEPESA. El desembarco se realizaba en Playa de Aaiún desde los años 60 a través de un oleoducto submarino de 1.700 metros de longitud¹⁶.

En cambio, la empresa más importante de la colonia, esto es, FOSBUCRAA, estableció su domicilio social en Las Palmas de Gran Canaria (calle Velázquez, nº 6) figurando inscrita en el Registro Mercantil de dicha ciudad¹⁷.

Además FOSBUCRAA mantuvo una plantilla permanente de personal en Las Palmas con 22 empleados (tenía 86 en Madrid y 749 en Sahara)¹⁸, y de los 430 trabajadores europeos en Sahara, una buena parte fue reclutada en Canarias¹⁹. Se realizó una selección a base de tests y entrevistas sobre las 250 solicitudes recibidas, comenzando en octubre de 1970 a realizarse las primeras contrataciones.

Se dio el caso también de empresas que no prosperaron, como MAYALA SA, empresa constituida en Las Palmas, a fecha 25-06-1959, e inscrita en el Re-

14. MORILLAS, Javier: *Sahara Occidental. Desarrollo y Subdesarrollo*.

15. Libro del registro de la propiedad del Sahara. Asiento 8, folio 1 vuelto. Tomo III. Aaiún, 20-03-1973.

16. GARCÍA PEÑALVER, Santiago: “Realidades del Sahara”. *Revista África. IDEA*. Agosto-septiembre 1961, nº 236 y nº 237. Pág. 16.

17. Folio 33 vuelto del tomo general de sociedades 72, nº 33, sección 3ª, hoja 416, inscripción 2.

18. “Memoria y balance de ejercicio”. *FOSBUCRAA*, 1971.

19. “Memoria y balance de ejercicio”. *FOSBUCRAA*, 1970.

gistro Mercantil de dicha ciudad²⁰, que intentó instalar una fábrica de helados y despacho al público²¹, y a la que le caducó la concesión por incumplimiento de las condiciones, retornando la propiedad a la administración²².

Abundantes e importantes fueron empresas con presencia canaria ligadas al sector servicios. Es el caso de ALCORDE SL, domiciliada en Las Palmas c/ Juan Rejón 69, y constituida en dicha ciudad en 1962 e inscrita también en el Registro Mercantil de Las Palmas²³.

La firma ALCORDE era la suministradora (prácticamente en exclusiva) a Aaiún de material de ferretería, construcción, saneamiento, electrodomésticos, loza y todo tipo de artículos en general.

Pero va a ser en el pequeño y mediano comercio donde encontraremos una de las más fuertes presencias canarias. Este sector, fue un auténtico filón económico para Canarias, ya que, por una parte los productos nacionales a la venta en Aaiún, eran los más caros de toda España, ya que llevaban un triple gravamen²⁴:

- 1) Impuesto del Cabildo Insular.
- 2) Tasa de Almacenamiento en Las Palmas.
- 3) Coste del transporte Las Palmas-Aaiún.

Y por otra, Aaiún funcionaba como una extensión más de los productos provenientes del régimen de puerto franco.

Como consecuencia de este auténtico monopolio comercial canario sobre Aaiún, no es de extrañar que fuesen muy numerosos los comercios regentados por canarios en Aaiún.

Es el caso de “Pescadería y carnicería hermanos González Santana”, un buen ejemplo que permite hacer un patrón aproximado. Sebastián (Chano), comerciante en Las Palmas, con 40 años decide emprender la aventura del Sahara²⁵, movido por las buenas perspectivas económicas que allí veía. Tras unos años duros, en 1963, el negocio ya era floreciente, siendo el distribuidor de FRIALSA en Aaiún, disponía de unas instalaciones con una capacidad frigorífica de 9.000 kg de carne que, con la del pescado, garantizaba el abastecimiento diario de Aaiún. Pero además disponía de granja y de matadero propio, y diversificó a lo largo de su estancia en Aaiún, abriendo un restaurante en Smara y un comer-

20. Folio 139, libro 23 General de Sociedades. 2º de la Sección 2ª. Hoja 28.

21. Libro del Registro de la Propiedad del Sahara. Asiento 905. Folio 277. Tomo 1º, Aaiún 5-06-1964.

22. Libro del Registro de la Propiedad del Sahara. Asiento 484. Folio 89, Aaiún 27-02-1968.

23. Folio 156. Hoja 93. Tomo 34, libro 6º. Sección 2ª de Sociedades. Inscripción 1ª.

24. “Los jueves del Sahara”. Sección semanal. *Revista Sahara*. Mayo 1966, nº 149, pág. 12.

25. Trabajo de Campo del autor. Entrevistas Personales.

cio de telas y varios en Aaiún: “El Kilo” (que fue el abastecedor de las telas para las banderas del Polisario en la manifestación desarrollada con motivo de la llegada de los observadores de la ONU en 1975).

Caso similar es el del Supermercado Salas-Araya, ubicado en la Avenida del Generalísimo²⁶, propiedad de Domingo Salas Araya, comerciante con domicilio en Las Palmas de Gran Canaria. Garantizaba las necesidades alimentarias de Aaiún, al disponer de una planta frigorífica con grupo electrógeno propio en previsión de cortes en el suministro eléctrico. Además, recibía diariamente desde Las Palmas las frutas y verduras. Fue inaugurado en agosto de 1964²⁷ y vendido el 9 de diciembre de 1975, mediante poder otorgado a José Hernández Izquierdo, ante el notario de Las Palmas D. José María Villanueva Gil²⁸.

La venta se realizó por un valor de 1.000.000 de ptas, y no a un cualquiera, a Habib Kentauí, que en la actualidad monopoliza toda la importación de artículos de primera necesidad en L’Ayoune²⁹. Cambian los nombres, cambian las situaciones, cambian los estados, pero los mecanismos siguen siendo los mismos.

C) *Las comunicaciones*

Todas estas relaciones a las que hemos hecho referencia existieron, porque hubo un marco de comunicaciones que las hicieron posibles. Sin embargo, hemos de reconocer que las comunicaciones entre Aaiún y la provincia de Las Palmas fueron realmente precarias hasta los años 60.

Efectivamente, por vía aérea, todo quedaba reducido a tráficos militares entre Gando y el campo de aviación de Aaiún. No eran mejores las comunicaciones marítimas, limitadas al fondeadero natural de Playa de Aaiún, al que en los años 40 y 50 se acercaban los correíllos canarios que descargaban sus mercancías en barcas de remo que las transportaban hasta la playa. Este sistema de barqueo, lento, caro, inseguro e ineficaz, movía poco tonelaje (12 correíllos en un año, con un movimiento de mercancías de 946 tm, casi todas de entrada y 305 pasajeros), pero era la principal boca de suministro de Aaiún³⁰.

26. Libro del Registro de la Propiedad del Sahara. Asiento 724. Folio 233 vuelto. Tomo 1º Aaiún, 26 de enero 1963.

27. Artículo “Inauguración de supermercado”. *Revista Sahara* 1964, nº 58, pág. 5 y nº 61, pág. 7.

28. Libro del Registro de la Propiedad del Sahara. Asiento 1.012. Folio 148. Tomo 3º. Aaiún, 23 de febrero de 1976.

29. BARBULO, Tomas: *La Historia prohibida del Sahara Español*, 2002. Ediciones Destino. *Colección Imago Mundi*, pág. 14.

30. *Región Sagua el Hamra. Anuario Estadístico de AOE*. INE. 1946.

Estas deficiencias obligaban (sobre todo en la década de los 40) a utilizar Cabo Juby como punto de intermediación de suministro.

Por su parte, las telecomunicaciones ofrecían un panorama peor. Atendidas por el Servicio de Transmisiones del Ejército, simplemente cubrían necesidades básicas civiles. En 1946 constan un total de 3.666 radios recibidas y 3.776 emitidos³¹, sin que haya posibilidad de conocer ni las procedencias ni los destinos.

En los años 60 la situación comenzó a mejorar paulatinamente:

En las comunicaciones marítimas el barqueo a remo fue sustituido por lanchas y barcas motorizadas, lo que dinamizó bastante las operaciones de carga y descarga. Además, ya existía un tráfico plenamente consolidado con Canarias cubierto por dos líneas regulares a través de los vapores Lanzarote y Fuerteventura. El primero, con una frecuencia quincenal (los miércoles de las semanas impares), cubría el trayecto (ida y vuelta) Tenerife-Las Palmas-Villa Cisneros-Aaiún. El segundo, de frecuencia semanal, alternaba cada siete días el trayecto (ida y vuelta) Las Palmas-Aaiún y Las Palmas-Villa Cisneros-Aaiún³².

La mejora se acentuó cuando, en 1967, fue inaugurado el embarcadero de Playa de Aaiún, que aunque seguía exigiendo la práctica del barqueo, mejoraba sustancialmente las condiciones de carga y descarga. Consistía en un puente³³ de 258 metros de longitud desde la playa al fondeadero, en cuyos costados pueden atracar las lanchas auxiliares que recogen las mercancías de los barcos fondeados en la rada.

Y en los últimos años de la colonia, y como consecuencia de la explotación del yacimiento de fosfatos de Bucraa, Aaiún dispondrá ya de instalaciones portuarias de magnitud que permiten la salida del tonelaje del mineral de Bucraa. Así se construyó, a 4,5 km al sur de la cabeza de playa, un pantalán de 3.200 km de longitud, con calados de hasta 18 metros que permite atraques de barcos de hasta 60.000 tm.³⁴ Por fin ya era posible el atraque directo de buques que, aunque tenía carácter privado, ayudó mucho a la mejora de las comunicaciones marítimas.

En cuanto a las comunicaciones aéreas, ya a partir de 1959, el tráfico con Gando comenzará a ganar intensidad. La causa será el inicio de las prospecciones petrolíferas en el territorio, que generan una gran demanda de transporte (suministros, materiales, personal), que será cubierta tanto por el tráfico regular como por compañías privadas nacionales (Spantax, Tassa). Estas

31. Misma fuente anterior.

32. Horarios de comunicaciones marítimas. *Revista Sahara*, 12 mayo 1963, nº 4, pág. 7.

33. CAFFARENA ACEÑA, Vicente: "Obras Portuarias en las Provincias de Ifni y Sahara". Conferencia dada en el CSIC el 7 de mayo de 1965. Es el autor del proyecto.

34. "Memoria y Balance". *FOSBUCRAA*. Ejercicio 1972.

compañías, tras el abandono de las prospecciones, seguirán manteniendo línea con Las Palmas a través esencialmente de una oferta turística combinada con Canarias.

Todo ello obligó a la transformación y sustitución del antiguo campo de aviación por un excelente aeropuerto.

El análisis de los tráficos y líneas³⁵ permite afirmar que el aeropuerto de Aaiún tenía una dependencia tan grande de Gando, que se le puede considerar una extensión, casi una pista auxiliar, del aeropuerto de Las Palmas. Y ello no dejando de reconocer la importancia de sus movimientos, que en varios apartados lo situaban entre los diez primeros de España.

Así, en movimiento de aeronaves, entre 1961 y 1975, de los siempre sostenidos movimientos por encima de 2.000 anuales (con picos por encima de 4.000) correspondientes a tráfico regular y de los más modestos pertenecientes a tráfico no regular, el 95% corresponde a vuelos directos con Canarias o de líneas que tocan Canarias.

En el movimiento de pasajeros, los datos son aplastantes también. Así, de las 21.860 entradas de pasajeros en vuelo regular en el aeropuerto de Aaiún en 1968, nada menos que 18.649, procedían de Las Palmas. En 1967 de 18.047 salidas de Aaiún, 15.176, lo fueron con destino a Las Palmas. Y así en todos los años.

Los porcentajes son más aplastantes en tráfico no regular. Así, en 1967 hay 11.848 correspondientes a Las Palmas, 84 a Fuerteventura y 63 a Lanzarote, que suponen la totalidad del movimiento de pasajeros.

Y en 1975, año no especialmente significativo debido a la evacuación del territorio, lo que indudablemente modifica las cifras, el tráfico con Las Palmas sigue siendo mayoritario. Así, en vuelo regular, de un total de 71.233 salidas, 45.442 corresponden a Las Palmas; y en tráfico no regular, de un total de 17.429 salidas, 14.877 lo son a Las Palmas; 1.429 a Lanzarote y 426 a Fuerteventura.

En el movimiento de mercancías tanto las subidas (ligadas a las prospecciones, a Fosbucraa y a la evacuación) como los retrocesos de Aaiún, inciden brutalemente en las cifras de Las Palmas.

Además, el aeropuerto de Aaiún solucionó situaciones de emergencia ante cierres temporales de los aeropuertos de Gando y Los Rodeos por causas atmosféricas. Así ocurrió el 10-03-1966, lo que supuso el primer aterrizaje de un avión a reacción en el aeropuerto de Aaiún. Era un reactor de la compañía aérea de la República Federal de Alemania, con pasaje procedente de Málaga. Lo mismo ocurrió en febrero de 1971, con aterrizaje nocturno de 3 reactores (Boeing 727, Caravelle y Gruman).

35. Ministerio de Fomento. Subsecretaría. Dirección General de Aviación Civil. Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios.

La estrecha dependencia de Canarias que venimos manifestando se observa también en el terreno de las telecomunicaciones, que dan un gran salto cualitativo al quedar instalada la red básica de comunicaciones telefónicas y telegráficas en 1966³⁶. Es una red constituida por una malla triangular (Las Palmas, Aaiún, Villa Cisneros) en la que Las Palmas era el epicentro y la estación colectora del tráfico telefónico y telegráfico de la provincia del Sahara, efectuándose desde ella el enlace con la península y desde esta a su vez con el resto del mundo.

La situación volvió a mejorar cuando el 1 de septiembre de 1973 entró en funcionamiento el enlace troposférico con Las Palmas que, disponiendo de doce enlaces telefónicos y 32 canales telegráficos, permitía un servicio ininterrumpido de 24 horas³⁷.

La misma dependencia existió en la emisión de televisión³⁸. Una vez obtenida la reserva de bandas de frecuencia en la conferencia africana de radiodifusión (Ginebra, mayo 1963) la televisión llegaba a Aaiún a través de un repetidor que recibía la señal de la emisora instalada en Canarias. El repetidor tenía su antena de recepción sobre un mástil de 82 metros de altura. Inaugurado el 18 de julio de 1966, el funcionamiento nunca fue bueno. Si ya inicialmente se preveía un 70% de tiempo de emisión en condiciones aceptables, la realidad fue mucho peor.

En cuanto a las emisiones radiofónicas comenzaron en Aaiún en precario en 1961 (Radio Sahara EAJ103) con una pequeña emisora de 2,5 kw, que había llegado a Aaiún vía Las Palmas y que a pesar de su escasa potencia y reducido alcance logró una alta aceptación, especialmente entre la población nativa. En 1966 esta emisora se amplió con una de 5 kw (procedente de Estados Unidos) y finalmente en 1967 fue inaugurada una emisora de 50 kw que permitía las conexiones con cadenas Canarias. La emisora de 5 kw se aprovechó entonces³⁹ para realizar una emisora cultural previo asesoramiento del padre Villán Lucena, director de radio ECCA en Canarias que, con cintas grabadas en Las Palmas, emitía cursos de alfabetización y de certificado de estudios primarios.

CONCLUSIONES

Tal y como indica su título, en esta comunicación hemos pretendido resaltar que, si bien la relación entre las islas orientales del archipiélago canario y el cercano espacio costero saharauí fue una constante (como puntualizamos en la in-

36. SABAU, J.: "Las telecomunicaciones en las provincias del AOE". *Revista África IDEA*. Junio 1966, pp. 41-43.

37. SANTAMARÍA, Ramiro: "Las telecomunicaciones en pleno desarrollo". *Revista África IDEA*, 1973, pp. 57 y 58.

38. "Las telecomunicaciones en Sahara": *Dirección General de Promoción de Sahara e IDEA*. CSIC. Madrid, 1970.

39. "Sección Sahara". *Revista África. IDEA*, marzo de 1968, nº 315, pág. 25.

roducción) basada en la descrita cercanía e identidad geográfica de ambos espacios, adquirió una mayor dimensión en el espacio y periodo aquí analizados (Aaiún 1940-1975).

Efectivamente, la intensidad de la relación fue mayor que la que correspondería a un área colonial y su metrópoli, recordemos que, en esencia, Aaiún era la capital de una colonia (por cierto, cronológicamente coincidente con el proceso de descolonización del área circundante) al margen de decisiones político-administrativas que le otorgasen condición de provincia. Cuantitativa y cualitativamente, tal y como hemos intentado reflejar a través de las muestras seleccionadas, la relación fue intensa. De hecho, podría no ser descabellado calificar al Aaiún de ese periodo como la cuarta isla de la provincia de Las Palmas.

Finalmente, consideramos que se abre aquí un fértil campo de investigación que en un futuro, una vez cesen ciertas prohibiciones de acceso a documentación, podrá generar interesantes resultados.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares.

Archivo General Militar de Madrid.

Archivo General Militar de Segovia.

Ministerio de Fomento. Subsecretaría de la Dirección General de Aviación Civil. Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuaria.

BIBLIOGRAFÍA

BÁRBULO, T.: "La historia prohibida del Sahara Español". Ediciones Destino. *Colección Imago Mundi*. Madrid, 2002.

BAUTISTA VILAR, Juan: *El Sahara Español. Historia de una aventura colonial*. Ed. Sedmay, 1977.

BONNELLI, Emilio: *Nuevos territorios españoles en la costa del Sahara*. Madrid, 1885. Cabildo de Gran Canaria: "Anuario de Estudios Atlánticos". 1955-1975.

CARO BAROJA, Julio: "Estudios Saharianos". *Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA)*. Madrid, 1955.

CORDERO TORRES, José María: *El Sahara Español*. Ed. Diana Artes Gráficas Madrid, 1962.

CSIC: *Sahara Provincia Española*. 1966.

DIEGO AGUIRRE, J. R.: *Guerra en el Sahara*. Ed. Istmo, 1991.

- DIEGO AGUIRRE, J. R.: *Historia del Sahara Español. La verdad de una traición*. Ed. Kaydeda. 1989.
- Dirección General de Promoción del Sahara e IDEA: "Resumen estadístico del Sahara Español". 1969.
- FERNÁNDEZ ACEYTUNO, Mariano: *Ifni y Sahara una encrucijada en la Historia de España*. Ediciones Publicitarias Simancas. Palencia, 2001.
- LÁZARO MIGUEL, Heraclio: *Legislación de Sahara*. Ed. Dirección General de Promoción de Sahara e Instituto de Estudios Africanos. Madrid, 1974.
- MOLINA CAMPUZANO, Miguel: *Contribución al estudio del censo de la población del Sahara*. Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA). Madrid, 1955.
- MORILLAS, Javier: *Sahara Occidental. Desarrollo y Subdesarrollo. Prensa y Ediciones Iberoamericanas*. Madrid 1990.
- MUNILLA GÓMEZ, Eduardo: *Estudio General del Sahara*. Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA).1974.
- RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el África Atlántica*. Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA).1956.
- TABERNERO CHACOBO Y GONZÁLEZ MONTANER: *África occidental española en la actualidad*. Conferencia en el Instituto de Cultura Hispánica. Madrid, 7de abril de 1970.
- TABERNERO CHACOBO Y GONZÁLEZ MONTANER: *Legislación de AOE. Territorios de Ifni y Sahara*. 1947.
- YANGUAS MIRAVETE, Luis: *Organización político-administrativa y legislación de la provincia del Sahara*. Publicaciones del Instituto de Estudios Africanos (IDEA). Madrid, 1965.
- YANGUAS MIRAVETE, Luis: *Antecedentes históricos, organización político-administrativa y legislación de las provincias de Ifni y Sahara*. Sidi-Ifni, 1960.