

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

JUAN JOSÉ DÍAZ BENÍTEZ

**Resumen:** La política exterior española durante la II Guerra Mundial empezó a virar hacia la neutralidad con la llegada de Gómez Jordana al Ministerio de Asuntos Exteriores en 1942. Sin embargo, la colaboración con el Eje, aún no concluida, provocó fuertes presiones por parte de los aliados durante el resto de la guerra y alentó la sospecha de que aún continuaba el abastecimiento clandestino de submarinos alemanes en Canarias. Por ello, los aviones aliados sobrevolaron frecuentemente la Zona Aérea de Canarias y África Occidental entre principios de 1943 y el verano de 1944, provocando la reacción de las baterías de artillería antiaérea españolas e incluso la intervención de los cazas con base en Gando. En ningún momento las fuerzas españolas intentaron derribar a los aviones aliados que atravesaban las aguas territoriales, sino sólo avisarlos para que se retiraran. No obstante, los aviones aliados persistieron, dando lugar a graves incidentes que estuvieron a punto de ocasionar una fatalidad. Finalmente, las prolongadas gestiones diplomáticas emprendidas a finales de 1943 acabaron con estos incidentes, los cuales son un ejemplo olvidado de las tensas relaciones entre España y los aliados durante el declive del Eje.

**Palabras clave:** Canarias, II Guerra Mundial, Incidentes, Aviación.

**Summary:** Spanish foreign policy through World War II turned to the way of neutrality after Gómez Jordana's arrival at the Ministry of Foreign Affairs in 1942. However, the persistent aid to the Axis rose strong pressures by the Allies for the rest of the war and encouraged them for searching German U-boats at the Canary Islands. So Allied airplanes frequently flew over the Canary Islands and West Africa Aerial Zone between the beginning of 1943 and the summer of 1944, tempting the Spanish anti-aircraft batteries and the fighters based in Gando reaction. The Spanish forces never tried to destroy the Allied aircrafts, but only warned them to keep away from the Spanish aerial zone. Nevertheless, Allied planes still went on, originating se-

rious incidents which almost caused a fatality. Finally, the prolonged diplomatic actions since 1943 finished these incidents, which are a forgotten example of the thigs relations between Spain and the Allies through Axis's defeat.

**Key-words:** Canary Islands, World War II, Incidents, Aviation.

La colaboración de España con el Eje empezó a disminuir con la llegada de Gómez Jordana al Ministerio de Asuntos Exteriores. Siendo consciente de que se trataba de una guerra de larga duración, en la que España no estaba en condiciones de intervenir, intentó establecer una política de neutralidad armada como la del vecino Portugal. La operación *Torch* reforzó esta actitud, ya de por sí favorecida por la estrategia alemana, la cual ya no pretendía la entrada de España en la guerra, sino sólo el mantenimiento de su neutralidad, llegando incluso a negociar la venta de armamento con el fin de que pudiese defenderse de un supuesto ataque aliado. Los embajadores norteamericano y británico también acogieron favorablemente la nueva política exterior española, que se manifestó en la negativa al paso de tropas alemanas por España, los acuerdos con Portugal a finales de 1942 y el rechazo contra la República Social Italiana. Sin embargo, también había llegado la hora de que España pagara por su colaboración con el Eje, la cual aún no había concluido del todo (TUSELL, 1995: pp. 331-434).

De hecho, Javier Tusell señaló una fuerte presión aliada sobre el gobierno español entre agosto de 1943 y agosto del año siguiente. Gran Bretaña y EEUU pretendían atajar así la colaboración de España con Alemania, siendo los británicos mucho más flexibles que los norteamericanos. Inicialmente, sus demandas consistían en el retorno a la condición de neutral, acabar con los ataques que sufrían desde la prensa española y la retirada de la División Azul. Estas peticiones fueron satisfechas en mayor o menor medida, pero no fue suficien-

te, pues aún quedaron graves cuestiones pendientes de solución: el suministro de wolframio a Alemania, los sabotajes contra buques aliados en territorio español, el espionaje alemán y la Legión Azul. Finalmente, EEUU decretó un embargo de petróleo el 29 de enero de 1944 que, a pesar de la mediación británica, sólo sería levantado tras la cesión española a las demandas aliadas, en mayo del mismo año (TUSELL, 1995: pp. 435-493).

En este contexto de tensión entre España y los aliados se enmarcó el medio centenar de intervenciones de las baterías de cañones y ametralladoras antiaéreas contra los aviones aliados que sobrevolaron la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO). Intervenciones que alcanzaron

su máxima intensidad entre septiembre y noviembre de 1943. Sin embargo, los disparos de la Defensa Contra Aeronaves (DCA) no eran ninguna novedad por esas fechas. Ya el 17 de mayo de 1939, antes de que estallase la guerra, se había comunicado al *Foreign Office* que se iba a disparar contra los aviones que sobrevolasen el territorio español<sup>1</sup>. Un año más tarde, el 20 de mayo de 1940, se dio la misma orden a todos los aviones de caza, lo cual fue comunicado por el embajador en París al Ministerio de Asuntos Exteriores francés<sup>2</sup>. Estas advertencias no eran gratuitas, pues ya el 21 de septiembre de 1939 se había efectuado varios disparos de aviso contra un avión francés que sobrevolaba Ibiza (MARIQUE GARCÍA et al., 1998: p. 216).

**CUADRO 1.**  
**Intervenciones de las baterías antiaéreas contra las violaciones del espacio aéreo en la ZACAO, según mes y sector aéreo**

	Gran Canaria	Tenerife	Ifni-Sáhara	Guinea	Total
Enero	—	—	2	—	2
Febrero	—	—	6	—	6
Marzo	—	—	2 (3)	—	2 (3)
Abril	1	—	1	—	2
Mayo	—	—	—	—	—
Junio	—	—	—	—	—
Julio	2	—	1	—	3
Agosto	—	—	—	—	—
Septiembre	7	—	—	—	7
Octubre	8 (11)	—	—	—	8 (11)
Noviembre	2 (3)	1	—	—	3 (4)
Diciembre	—	—	—	—	—
Enero	1	—	—	—	1
Febrero	5	1	—	—	6
Marzo	3	—	—	—	3
Abril	2	—	—	—	2
Mayo	5	—	—	—	5
Junio	—	—	—	1	1
Total	36 (40)	2	12 (13)	1	51 (56)

Nota: entre paréntesis va el número de aviones contra el que se abrió fuego.

Elaboración propia, a partir de las siguientes fuentes:

— Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), Expedientes A-12.780/1 y A-13.562.

— AGA, África, Caja 2.006.

— Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215.

En la ZACAO, las primeras intervenciones de la DCA datan de enero de 1943, lo cual puede deberse no a la ausencia de las mismas en fechas anteriores, sino a la falta de documentación para los años precedentes. Durante ese mes y los tres siguientes la mayoría de las acciones se registran en el Sector Aéreo de Ifni-Sáhara, coincidiendo con un número de avistamientos superior al del resto de los sectores aéreos. La última intervención en dicho sector fue registrada en julio, último mes en el que el citado sector figura en los partes de avistamientos, lo cual no quiere decir que no hubiera más en meses posteriores, sino que, posiblemente, esta información dejó de ser recogida en los partes de la ZACAO, los cuales se centraron en Canarias. La primera intervención en la ZACAO está relacionada con el hundimiento del *U-167* el 5 de abril, cerca de Maspalomas, pues durante ese mes los aviones aliados patrullaron la costa oriental de Gran Canaria reiteradamente<sup>3</sup>, buscando la presencia de otros submarinos o los restos del que fue hundido.

Exceptuando las intervenciones de julio, se puede decir que el periodo comprendido entre los meses de mayo y septiembre fue bastante tranquilo, aunque ello no quiere decir que disminuyese la preocupación ante las violaciones del espacio aéreo español. Así, el 14 de julio de 1943, el capitán general de Canarias comunicó al jefe de la ZACAO que había dado orden a los gobernadores militares de Gran Canaria y Tenerife para que los observatorios comunicasen las informaciones sobre vuelos en Canarias a las baterías antiaéreas antes que a cualquier otra autoridad, para que así actuasen más rápidamente<sup>4</sup>. No obstante, aún el 1 de septiembre de ese mismo año se quejaba de las dificultades para evitar los vuelos de reconocimiento de los aviones extranjeros, pues la orden dictada al respecto por el Estado Mayor del Ejército el 20 de febrero de 1942 era difícil

de cumplir ante la escasez de baterías antiaéreas y cazas<sup>5</sup>.

Estas normas fueron elaboradas de nuevo el 7 de octubre de 1943, después de que se iniciara la presión aliada sobre España. En ellas se indicaba que debía ser comprobada la nacionalidad del avión para realizar la consiguiente reclamación diplomática. Si el avión repetía el vuelo, se le haría 2 disparos de aviso delante y a la izquierda, tirando sobre el blanco si insistía posteriormente<sup>6</sup>. Sin embargo, la aplicación de las mismas no fue tan rígida ya que, con ánimo de evitar una desgracia y tal como se aprecia en las intervenciones documentadas, solía realizarse más disparos de aviso que los indicados, evitando tirar sobre el blanco tras los 2 disparos iniciales. Prácticamente se puede decir que si algún avión resultaba tocado por los tiros de la DCA era por accidente, como le ocurrió al *Vickers Wellington* inglés que sobrevoló el aeródromo de Cabo Juby a 10 metros de altura el 21 de febrero de 1943, aunque afortunadamente no hubo que lamentar ninguna muerte<sup>7</sup>. No puede decirse lo mismo de la actitud de los aviadores aliados, pues en más de una ocasión rehusaron cambiar de rumbo tras los primeros disparos de aviso.

Los meses de septiembre y octubre registraron la mayor concentración de intervenciones de la DCA, las cuales llegaron a un total de 15. Por esta época los aliados creían que en Canarias se estaba abasteciendo a submarinos alemanes destinados al Atlántico sur, afirmando incluso algunos aviadores que tenían pruebas fotográficas de ello. Por ello, los escuadrones *VP-63* y *VP-73* de la *US Navy*, con base en Port Lyautey y Agadir respectivamente, se dedicaron a la búsqueda de submarinos. El principal objetivo del *VP-73* era Gran Canaria y algunos de sus pilotos reconocieron que violaban el límite de las 3 millas en sus vuelos de reconocimiento (CARLISLE, 1995: pp. 112-114). Por ello no debe extrañarnos la frecuente intervención de la DCA

contra dichos aviones, sin consecuencias que lamentar. Sin embargo, los días 28 de octubre y 1 de noviembre, actuaron varios cazas *Fiat CR-32*, apodados *Chirri*, con base en Gando, tal y como se preveía en las instrucciones de febrero de 1942. La misión de estos cazas era advertir al avión extranjero que debía retirarse del espacio aéreo español. Al no disponer de radio, debían disparar una ráfaga de ametralladora de aviso, lo cual condujo a graves malentendidos, ya que los aviones extranjeros lo interpretaban como un ataque.

A principios de noviembre el jefe de la ZACAO y el capitán general de Canarias informaron a sus respectivos ministerios del incidente ocurrido el 28 de octubre sobre Las Palmas de Gran Canaria<sup>6</sup>. Dos aviones extranjeros, identificados erróneamente como ingleses por el personal de la ZACAO, fueron avistados a 5 kilómetros de la costa y a 40 metros de altura, por lo que el oficial de alarma en Gando despegó en su caza tras ellos. Al ver al *CR-32* se alejaron 8 kilómetros hacia el nordeste, siguiendo luego hasta la vertical del puerto de la Luz. Allí, el caza disparó las ráfagas de aviso, que fueron contestadas por las ametralladoras de los dos aviones extranjeros. En la documentación conservada se dice que el calibre de tales ametralladoras era de 12 m/m, lo cual sugiere que el avión español recibió algunos impactos. Al *Fiat* se le averió la ametralladora, por lo que hubo de regresar a su base, continuando los dos aviones extranjeros sobre Las Palmas durante 20 minutos a pesar del fuego antiaéreo.

El 1 de noviembre tuvo lugar un incidente similar al anterior. Un hidroavión norteamericano *Consolidated PBY-5 Catalina* se adentró en el espacio aéreo español, buscando submarinos. Los 12 disparos de aviso que se le hicieron desde Gando lo obligaron a cambiar de rumbo. Sin embargo, el avión se adentró de nuevo, volando a 3 kilómetros de Las Palmas. El oficial de alarma volvió a despegar de Gando y avisó al

hidroavión disparando una ráfaga, a la cual replicó éste, pues creía que lo estaba atacando. El *Chirri* disparó entonces contra el *Catalina*, haciendo tres pasadas sobre el mismo, al cabo de las cuales el hidroavión se retiró. Los efectos del combate aéreo fueron desconocidos para las autoridades españolas, pero muy graves para los aviadores norteamericanos. El *Catalina* había recibido más de 40 impactos, los cuales le ocasionaron 3 heridos y tan graves averías que hubo de arrojar buena parte de su equipo para llegar a Agadir, donde se hundió tras amerizar. Sus tripulantes fueron condecorados con la Medalla Aérea y los heridos recibieron nada menos que el Corazón Púrpura (CARLISLE, 1995: pp. 116-118).

La embajada de EEUU protestó el 9 de noviembre por los ataques de los *CR-32*. Concretamente, señalaba como fechas de las agresiones los días 27, 28 y 30 de octubre, además del 1 de noviembre. Los ataques de los días 27 y 30 no constan en las fuentes españolas, las cuales tan sólo muestran en esas fechas, la intervención de la DCA. Además, de los 3 heridos del 1 de noviembre, la embajada señaló otro en el incidente del día 27. La razón de esta reclamación era que todos los aviones habían volado fuera de los límites de las aguas jurisdiccionales españolas. El capitán general de Canarias ofreció su versión el día 17 de noviembre, señalando que los cazas sólo habían intervenido el 28 de octubre y el 1 de noviembre y que la fecha correcta del incidente del día 27 era el 26. Según el parte de la ZACAO, los aviones habían volado el día 28 a 5 kilómetros de la costa y a 2.200 metros el día 26. El capitán general indicó que el día 1 de noviembre, el *Catalina* había volado a 3 kilómetros de Las Palmas. No señaló la distancia a la que voló el aparato americano el día 30, pero no pudo ser a más de 6 millas, como indicó el embajador, pues los cañones antiaéreos desplegados en Canarias no tenían tanto alcance.

No sabemos cuál fue la respuesta del gobierno español a la reclamación diplomática presentada por la embajada de EEUU, pero ambas partes intentaron evitar más incidentes de este tipo durante los siguientes meses. Así, los aviones aliados no se acercaron a menos de 3 millas, salvo alguna que otra excepción, tal y como reflejan los partes de avistamientos de la ZACAO para los meses de noviembre, diciembre y enero<sup>9</sup>. El capitán general de Canarias ordenó que los disparos de aviso los hiciesen sólo las baterías antiaéreas, no despegando más los cazas con esta misión<sup>10</sup>. Por su parte, la *US Navy* destacó un escuadrón de aviones *PV-1 Ventura* en Agadir, los cuales volaron sobre Canarias para evitar nuevos ataques sobre los *Catalinas* del *VP-73*, el cual continuó con sus reconocimientos marítimos (CARLISLE, 1995: p. 118).

Pero entre febrero y mayo de 1944 volvieron a menudear los incidentes, coincidiendo con el embargo de petróleo contra España. Posiblemente, este aumento estuvo relacionado con el incremento de los vuelos de aviones extranjeros cerca de Canarias durante el mes de febrero. La explicación de ambos fenómenos no parece ser la de una forma más de presionar al gobierno español, ya que los aliados no presentaron ninguna queja sobre el abastecimiento de submarinos en Canarias durante esos meses. En realidad, era algo que sospechaban, pero carecían de pruebas que lo demostrasen. La embajada de EEUU pidió que no se abriese fuego contra los aviones americanos que volasen sobre Canarias, contestando el ministro del Aire el 29 de julio que los aviones extranjeros no serían molestados mientras no volasen sobre aguas españolas y, en todo caso, las baterías antiaéreas dependían del Ejército y no de Aviación<sup>11</sup>.

De hecho, el día anterior había tenido lugar una entrevista entre el ministro de Asuntos Exteriores y el encargado de negocios de los EEUU en la que se discutió

esta cuestión, tras la cual se ocuparon de los problemas existentes con la compañía *Telefónica* y el wolframio. El encargado de negocios señaló que el 8 de junio ya se había quejado de la intervención de las baterías antiaéreas en Canarias contra los aviones americanos que, en sus vuelos de patrulla, se acercaban a las aguas españolas. En aquel momento, el ministro se ofreció a dar instrucciones al mando aéreo y al militar con el fin de evitar nuevos incidentes, al mismo tiempo que se daba instrucciones a las fuerzas aéreas de EEUU de no sobrevolar las aguas españolas. Y así fue cómo cesaron las intervenciones de la DCA en el Marruecos español, pero no en Canarias, donde hubo al menos tres incidentes de este tipo durante el mes de julio. Por ello, el encargado de negocios quería saber si las instrucciones habían sido dadas antes de estos últimos incidentes, a lo cual respondió el ministro que lo fueron varias semanas antes, siendo reiteradas el día 26 de ese mismo mes<sup>12</sup>.

A partir de mayo no tenemos constancia de más intervenciones de la artillería antiaérea en Canarias contra los aviones aliados, aunque como ya hemos visto, sí las hubo en julio y posiblemente continuaron hasta octubre. Durante ese mes, el Ministerio de Asuntos Exteriores trasladó al del Aire las peticiones de las embajadas de EEUU y Gran Bretaña para que las baterías antiaéreas de Canarias dejasen de disparar contra sus aviones, a lo que el ministro del Aire respondió que dichas baterías no dependían de su mando, sino del Ministerio del Ejército<sup>13</sup>. Este, oídas las quejas anglosajonas, dispuso el 21 de noviembre que no se abriera fuego contra los aviones norteamericanos que sobrevolaban ocasionalmente las aguas y el territorio español, excepto en aquellos casos en que constituyese una violación reiterada<sup>14</sup>. Los partes de avistamientos de la ZACAO para diciembre de ese año y el primer trimestre de 1945 ya no registran ningún disparo contra aviones extranjeros<sup>15</sup>.

Es difícil estudiar la nacionalidad de los aviones que fueron objeto de los disparos de aviso. Los miembros de la ZACAO no siempre atinaban con la nacionalidad del avión en cuestión, como sucedió durante el incidente del 28 de octubre, cuando tomaron por ingleses a dos aviones norteamericanos. Tampoco aparece siempre la nacionalidad del avión, indicándose a menudo sólo el modelo. En los cuadros se ha supuesto la nacionalidad del avión a partir de la del modelo, las cuales no tienen por qué coincidir siempre. De hecho, hubo modelos norteamericanos, como el *Consolidated B-24 Liberator*, también tripulados por la *Royal*

*Air Force* (DONALD, 1999: pp. 174-175). Lo mismo ocurre con los *Marylands* norteamericanos, presentes también en el Escuadrón B de la *Aeronavale Française* (MARIQUE GARCÍA et al., 1998: p. 219). Algo similar sucede con los modelos ingleses, pues el *Short Sunderland* también fue utilizado por la *South Africa Air Force* (DONALD, 1999: p. 97). Además de todo ello, también podía resultar confuso a los observadores identificar unos aviones que no habían visto en su vida, a no ser en unas fichas publicadas por el Ministerio del Aire, figurando en ellas un dibujo o una foto, cuando era posible, del aparato en cuestión<sup>16</sup>.

CUADRO 2.  
Aviones contra los que abrieron fuego las baterías antiáereas en la ZACAO según nacionalidad y mes

	Norteamericanos	Británicos	Desconocidos	Total
Enero	1	—	1	2
Febrero	1	4	1	6
Marzo	—	—	3	3
Abril	—	2	—	2
Mayo	—	—	—	—
Junio	—	—	—	—
Julio	3	—	—	3
Agosto	—	—	—	—
Septiembre	4	—	3	7
Octubre	11	—	—	11
Noviembre	4	—	—	4
Diciembre	—	—	—	—
Enero	1	—	—	1
Febrero	3	1	2	6
Marzo	3	—	—	3
Abril	2	—	—	2
Mayo	2	—	3	5
Junio	—	1	—	1
Total	35	8	13	56

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— AHEA, Expedientes A-12.780/1 y A-13.562.

— AGA, África, Caja 2.006.

— AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215.

Aun así, vamos a considerar la nacionalidad de los modelos, a falta de otros datos, pues de esta forma podemos suponer la nacionalidad de tres de cada cuatro casos para un total de 56 aviones. Lo primero a destacar es el amplio predominio norteamericano, cuya nacionalidad se extiende a más de la mitad de los aviones. Sin embargo, durante el primer semestre de 1943, la mayoría de los aviones contra los que se abrió fuego era británica, siendo escasos los norteamericanos. En cam-

bio, éstos últimos predominaron durante el segundo semestre de 1943 y los 5 primeros meses de 1944. Dos de cada tres aviones contra los que se disparó, volaron sobre Gran Canaria, isla que concentró la mayor parte de los aviones norteamericanos: 31 de 35. Los dos que volaron sobre Tenerife también eran de EEUU. Por el contrario, la mayoría de los que volaron sobre el Sector de Ifni-Sáhara eran británicos, así como el que lo hizo sobre el de Guinea.

**CUADRO 3.**  
Aviones contra los que abrieron fuego las baterías antiáereas en la ZACAO según nacionalidad y sector aéreo

	Norteamericanos	Británicos	Desconocidos	Total
Gran Canaria	31	2	7	40
Tenerife	2	—	—	2
Ifni-Sáhara	2	5	6	13
Guinea	—	1	—	1
Total	35	8	13	56

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— AHEA, Expedientes A-12.780/1 y A-13.562.

— AGA, África, Caja 2.006.

— AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215.

En suma, las baterías antiaéreas de Gran Canaria habían hecho como mínimo 136 disparos durante 1943, cifra que se aproxima a los 141 contabilizados en la memoria del Servicio de Antiaeronáutica de la ZACAO<sup>17</sup>, cantidad superior a los 54 registrados durante los primeros 5 meses del siguiente año. A pesar de las cifras, el objetivo no era derribar a los aviones aliados, lo cual habría traído consigo lamentables consecuencias entre dos países que no estaban en guerra. Tan solo se pretendía que se alejasen, respetando así la soberanía española. El único avión alcanzado por el fuego antiaéreo, el 21 de febrero de 1943 sobre Cabo Juby, lo fue posible-

mente por accidente. Los combates aéreos de octubre y noviembre se debieron a malentendidos, al creer los aviadores norteamericanos que los disparos de aviso pretendían derribarlos. Sin embargo, si la actitud de la DCA fue la más prudente dentro de las órdenes que había recibido, no cabe decir lo mismo de las reiteradas violaciones del espacio aéreo por las aeronaves aliadas, aún a pesar de los disparos de aviso, ni tampoco del gobierno español, cuya colaboración con el Eje, aún no concluida, daba pie a las acciones aliadas y a las sospechas sobre la supuesta presencia de submarinos alemanes en Canarias.



**CUADRO 4.**  
Intervenciones de las baterías antiáreas contra las violaciones del espacio aéreo en la ZACAO

Fecha	Lugar	Número de aviones	Origen	Número de disparos	Otros datos
02.01.43	Cabo Juby	1	Desconocido	—	—
06.01.43	Sidi Mohamed Abdelah	1	Americano	—	—
01.02.43	Cabo Juby	1	Desconocido	—	—
04.02.43			Americano (Catalina)	71	—
10:00 h.	Cabo Juby	1	Británico	40	—
04.02.43	Cabo Juby	1	Británico	23	—
12:15 h.	Cabo Juby	1	Británico	20	—
13:00 h.	Cabo Juby	1	Británico (Wellington)	—	Tocado e incendiado, acabó realizando un aterrizaje forzoso
12.03.43	Cabo Juby	1	Desconocido	—	—
13.03.43	Cabo Juby	2	Desconocido	—	—
18.04.43	Cabo Juby	1	Británico	—	—
29.04.43	Las Palmas	1	Desconocido (Sunderland)	4	Los disparos fueron hechos después de que diera 3 pasadas
07.07.43	Cabo Juby	1	Americano	—	—
10.07.43	Gran Canaria	1	Americano	5	—
23.07.43	La Isleta	1	Desconocido (Catalina)	2	—
02.09.43	Gando	1	Desconocido	3	Cambió de rumbo
06.09.43	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido	—	—
07.09.43	Gando	1	Desconocido	1	Cambió de rumbo
10:39 h.					
07.09.43	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	2 disparos de aviso y 4 más	Siguió el mismo rumbo
14:17 h.					
13.09.43	Gando	1	Desconocido (Catalina)	1 disparo de aviso, 18 de la 4ª Batería y 2 de la 38ª Batería	—
14.09.43	Gando	1	Desconocido (Catalina)	2 disparos de aviso y 3 de la 38ª Batería	—
17.09.43	La Isleta	1	Americano	2 disparos de la 38ª Batería y 2 de la 4ª Batería	Siguió el mismo rumbo
06.10.43	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	9 disparos de aviso. Tras cambiar de rumbo se le hacen 4 más	Cambió de rumbo

Fecha	Lugar	Número de aviones	Origen	Número de disparos	Otros datos
15.10.43	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	2 disparos de aviso	—
23.10.43	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	8 disparos de aviso	—
26.10.43	Gando	1	Desconocido (Catalina)	6 disparos de aviso	—
28.10.43 11:20 h.	Las Palmas de Gran Canaria	2	Desconocidos (B-25 Mitchell)	3 disparos	—
28.10.43 12:30 h.	Las Palmas de Gran Canaria	2	Desconocidos (B-25 Mitchell)	6 disparos, intervención de un CR-32 y 14 disparos más	Siguieron el mismo rumbo
29.10.43	Las Palmas de Gran Canaria	2	Desconocidos (B-25 Mitchell)	6 disparos y 2 más a la altura de Gando	—
30.10.43	Gando	1	Desconocido (Catalina)	7 ó 12 disparos de aviso	—
01.11.43	Gando	1	Desconocido (Catalina)	12 disparos de aviso e intervención de un CR-32, el cual logró 40 impactos	Se retiró con 3 heridos y graves averías, hundiéndose en Agadir
02.11.43	Las Palmas de Gran Canaria	2	Desconocidos (B-25 Mitchell)	4 disparos de aviso	Cambió de rumbo
26.11.43	Batería de San Andrés	1	Americano	16 disparos de aviso	Cambió de rumbo
03.01.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (North American)	2 disparos de aviso	—
11.02.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Avro Anson)	2 disparos de aviso	—
16.02.44 10:50 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Martin 167)	4 disparos de aviso	—
16.02.44 13:30 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (North American)	4 disparos de aviso	—
16.02.44 12:00 h.	Tenerife	1	Americano	—	—
18.02.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido	—	—
22.02.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido	—	—
10.03.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (North American)	4 disparos de aviso	Se alejó
13.03.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (North American)	5 disparos de aviso	—
24.03.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (North American)	3 disparos de aviso	—
09.04.44	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	1 disparo de aviso	Cambió de rumbo
15.04.44 07:40 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	4 disparos de aviso	—

Fecha	Lugar	Número de aviones	Origen	Número de disparos	Otros datos
15.05.44 07:35 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido	--	--
15.05.44 10:00 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido	--	--
15.05.44 11:30 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	14 disparos de aviso	--
28.05.44 12:00 h.	Las Palmas de Gran Canaria	1	Desconocido (Catalina)	3 disparos de aviso	--
28.05.44 15:30 h.	Gando	1	Desconocido	2 disparos de aviso	--
03.06.44	Fernando Poo	1	Británico	--	Se internó en un tornado, tras lo cual cayó a tierra, muriendo todos sus tripulantes

Nota: el avión contra el que se abrió fuego el 28 de mayo de 1944 fue identificado en la documentación consultada como un *Luque B-5*, modelo inexistente entre los usados por los aliados. Posiblemente el observador se refería a un *Lockheed* y más concretamente a un *PV-1 Ventura*, modelo fabricado por dicha empresa. Agradecemos a Luis Moya Pimentel la aclaración.

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AHEA, Expedientes A-12.780/1 y A-13.562.
- AGA, África, Caja 2.006.
- AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215.

## NOTAS

- 1 Archivo General de la Administración Civil del Estado (AGA), Asuntos Exteriores, Caja 6.706.
- 2 AGA, Asuntos Exteriores, Caja 11.409.
- 3 AHEA, Expedientes A-12.780/1, A-12.871 y A-12.952.
- 4 AHEA, Expediente M-3.293.
- 5 AHEA, Expediente A-12.887.
- 6 AMAE (Expediente R-2.270/11) y AGA (Marina, Caja 248 del Envío AB-18).
- 7 AGA, África, Caja S-2.
- 8 AHEA (Expedientes A-12.952 y A-12.780/1) y AGMA (Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215), respectivamente. El incidente del 1 de noviembre de 1943 también procede de estas fuentes.
- 9 AHEA, Expediente A-12.780/1.
- 10 AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215.
- 11 AHEA, Expediente A-12.957. En relación con estas reclamaciones diplomáticas, el que fuera embajador de los EEUU en España durante aquellos años, Carlton J. H. Hayes, reconoció que los aviones de patrulla aliados volaban sobre las poblaciones costeras de Marruecos y Canarias. (HAYES, 1946: pp. 307-308).
- 12 Archivo de la Presidencia del Gobierno (APG), Jefatura del Estado, Ministerio de Asuntos Exteriores, Política Exterior, Legajo 5º, Carpeta núm. 3.
- 13 AHEA, Expediente A-12.957.
- 14 AHEA, Expediente M-3.266.
- 15 AHEA, Expediente A-12.780/1.
- 16 AHEA, Expediente M-9.072.
- 17 AHEA, Expediente A-569.

**BIBLIOGRAFÍA**

- CARLISLE, Robert (1995): *Cats over the Atlantic: VPB-73 in World War II*. Fithian Press, 192 pp.
- DONALD, David (1999): *Bombers of World War II*. Metro Books, London, 192 pp.
- HAYES, Carlton J. H. (1946): *Misión de guerra en España*. Epesa, Madrid, 397 pp.
- MANRIQUE GARCÍA, José María, MOLINA FRANCO, Lucas y MORTERA PÉREZ, Artemio (1998): *Historia de la Artillería Antiaérea Española I*. Quirón Ediciones, Valladolid, 252 pp.
- TUSELL, Javier (1995): *Franco, España y la Segunda Guerra Mundial*. Temas de Hoy, Madrid, 712 pp.