España en África: capítulo 3.º

Ifni y el Sahara

En 1957, España llevó a cabo decididas acciones para la defensa de sus territorios del África Occidental, en las que el poder aéreo tuvo singular influencia. Años más tarde, la retrocesión de Ifni a Marruecos y la retirada del Sahara marcaron el final de la presencia española en la región.

El territorio de Ifni comprendía una estrecha faja costera de unos 1 800 km² de extensión, rodeada de altas montañas que se aproximan al mar formando un semicírculo. En la costa, muy abrupta, predominan los acantilados, y no existen puertos ni abrigos naturales para las embarcaciones. Ifni era desde muy antiguo un enclave español en la costa marroquí, exiguamente poblado por tribus de raza beréber, los baamaranes, dedicados al pastoreo nómada y a la pesca. En 1476, una expedición procedente de Lanzarote desembarcó en el territorio y construyó una fortaleza cuyo objetivo consistía en proteger las costas de las islas Canarias de posibles incursiones musulmanas. La pequeña guarnición, bautizada Santa Cruz de Mar Pequeña, fue incapaz de resistir en 1526 a un ataque de los indígenas y resultó aniquilada.

A consecuencia del Tratado de Tetuán, que puso fin a la guerra de 1859-60 entre España y Marruecos, el territorio pasó a soberanía española. En 1912, cuando el Mogreb fue dividido en dos zonas de protectorado, el enclave continuó perteneciendo a España pese a estar situado en zona francesa. En 1956, España reconoció la independencia del reino de Marruecos bajo la monarquía alauita de Muhammad V, pero en el acuerdo de Rabat no se recogía nada acerca del futuro de Ifni.

A partir de esa fecha se sucedieron una serie de incidentes provocados por bandas irregulares pertenecientes al Ejército de Liberación (EdL) controlado por el Istiqlal independentista; dicha organización militar, al menos en teoría, había sido absorbida por el Ejército Real, creado tras la declaración de independencia. A finales de noviembre de 1957, el gobierno español, alarmado por la creciente tensión y los informes de la inteligencia militar que auguraban una pronta agresión, reforzó el dispositivo defensivo de la zona.

Por aquella época, el Ejército del Aire tenía estacionados en la zona aérea de Canarias trimotores CASA 352 (Junkers Ju 52/3 m), pertenecientes al Ala 36 de Transporte, bimotores de bombardeo/reconocimiento CASA 2111 B/D (Heinkel He 111), encuadrados en la Agrupación 29, y un determinado número

Magnífica instantánea de una formación de Hispano Aviación HA 1112 M1L (C-4K) del Ala de Cazabombardeo n.º 7, con base en el aeródromo de El Copero, en Sevilla. Los C-4K llevaban un motor Rolls-Royce 500/45 Merlin, dos cañones de 20 mm y ocho cohetes Oerlikon de 80 mm; véanse los afustes en el avión matriculado 7-100 (foto Archivo J. A. Guerrero).

Los C-4K «Buchón» del Escuadrón 71 constituyeron, junto con los Texan procedentes de Francia, la espina dorsal de la aviación táctica española durante los primeros períodos de tensión en Ifni y el Sahara. El ejemplar de la ilustración, el C-4K-9, está desprovisto del improvisado depósito de combustible auxiliar, utilizado para cubrir el vuelo de Sevilla a El Aaiún.

Los Heinkel He 111H-16, construidos bajo licencia por CASA, participaron junto con los venerables Ju-52 en la mayor parte de las operaciones españolas en África. El ejemplar de la ilustración es un CASA 2111B (denominación militar B2I), propulsado por motores Rolls-Royce. Curiosamente, su esquema de camuflaje es prácticamente idéntico al de los He-111B y E de la Guerra Civil.

de Douglas DC 3 del Ala 35, a disposición del capitán general. En total, esta fuerza ascendía a unos 60 o 70 aparatos.

La Aviación militar española atravesaba en aquellos momentos una etapa de transición. Había comenzado la ayuda norteamericana, que cristalizó en reactores de entrenamiento T-33, cazas F-86F, helicópteros Hiller Raven y Sikorsky S-55, bimotores DC-3 y C-119 (posteriormente devueltos) y algunos otros tipos. Además, la reanudación de las relaciones comerciales con los países europeos trajo consigo el que se pudiera contar con motores Rolls-Royce Merlin para los He 111 y HA-1112 (Me 109), e incluso se adquirieron unos cuantos T-6D (o SNJ-5) armados procedentes de la Armée de l'Air. Se habían acabado los días de penuria consiguientes al aislamiento y los pilotos comenzaban a experimentar el gran cambio que suponía volar en los modernos aparatos en lugar de hacerlo en los viejos aviones de origen alemán.

La campaña de Ifni

En la madrugada del 22 al 23 de noviembre de 1957, los rebeldes cortaron las líneas telegráficas en todo el territorio, con lo que las guarniciones, los puestos fronterizos y la capital quedaron aislados. Las tropas de la guarnición, compuestas por unos 1 500 españoles y 500 indígenas, estaban predominantemente situadas, según una antigua norma española, en los alrededores de la capital, Sidi Ifni.

A las 6.00 horas, una partida de 30 guerrilleros asaltó sin éxito un polvorín situado en la zona sur de la capital. Simultáneamente otros contingentes atacaron las guarniciones, poblaciones y zocos del interior. Todas las posiciones resistieron los ataques, excepto Tabel Ut, cuyos defensores, un grupo de guardias civiles y unos cuantos policías indígenas, fueron hechos prisioneros y trasladados a Gulimin, en la zona marroquí.

A las 9.30 se organizó la defensa de la capital, cuyo aeropuerto sufrió algunos daños, y durante el día se rechazaron nuevos ataques, contando ya con la ayuda de los CASA 352 y CASA 2111 del Ala 36 y de la Agrupación 29, que llegaron de inmediato para bombardear las posiciones de los sitiadores y llevar a cabo el suministro de los sitiados.

Las misiones de bombardeo y ametrallamiento revistieron especial dureza, ya que la configuración montañosa del terreno, cubierto por vegetación de monte bajo, posibilitaba que el enemigo se camuflara con facilidad y utilizara sus armas con casi total impunidad. Además, para que los bombardeos y los servicios de avituallamiento se efectuaran con la mayor precisión posible, al objeto de que los proyectiles no alcanzaran a las tropas españolas y que los suministros no cayesen en manos de los guerrilleros del EdL, debían realizarse vuelos rasantes, en ocasiones a cotas inferiores a las de las posiciones de los guerrilleros, que se hallaban atrincherados en las alturas cercanas a las guarniciones. Con frecuencia, los aparatos españoles sufrieron diversos impactos, pero por fortuna para los pilotos, los marroquíes no disponían de material antiaéreo pesado o medio.

También se efectuaron misiones de reconocimiento fotográfico, que en un principio permitieron que el mando conociera la situación real de las fuerzas en el territorio, para más tarde planificar las operaciones tendentes a liberar las guarniciones sitiadas.

Dichas operaciones comenzaron el 1.º de diciembre, para lo cual se organizaron tres columnas: la primera debía liberar los puestos de Tiugsa y Zoco del T'Zenin, la segunda Aarba el Mesti y la tercera T'Zelata y Tiliuin.

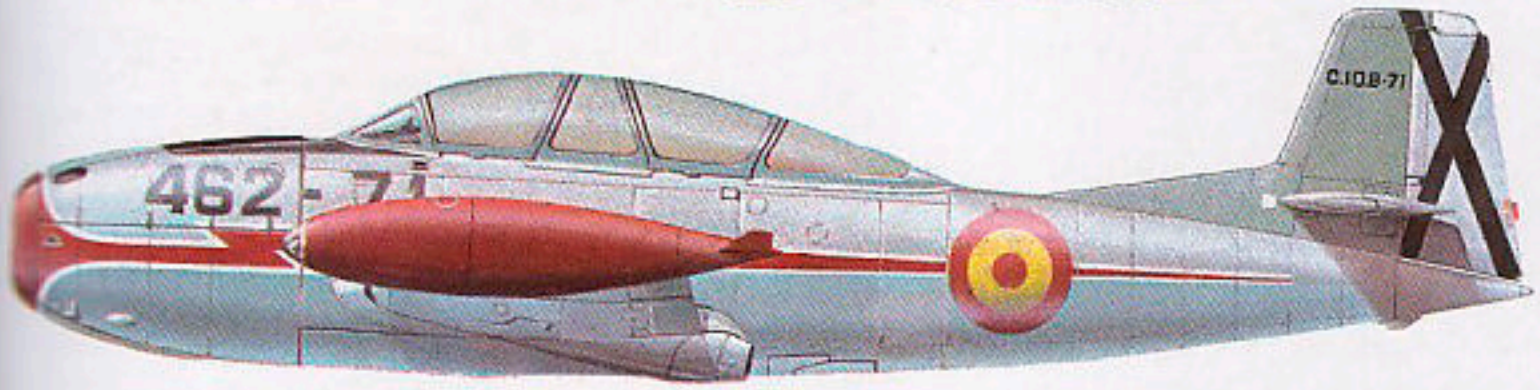
Ese mismo día tuvo lugar la liberación de Aarba el Mesti, y al día siguiente la del importante nudo de comunicaciones de T'Zelata de Sbuia, con lo que la zona quedaba limpia de rebeldes. Por otra parte, ya se observaba un descenso en el espíritu combativo de éstos, muy alto en los primeros momentos; en ello influyó la ininterrumpida acción de la aviación, que desbarató sus principales elementos tácticos, la libertad de movimientos y la sorpresa, obligándolos a realizar sus principales operaciones durante la noche.

Los CASA 352 y CASA 2111 apoyaron a las columnas durante el desarrollo de las operaciones; siguiendo instrucciones del mando, los primeros también efectuaron misiones de lanzamiento de paracaidistas, que debían actuar en coordinación con las tropas de tierra en los avances por el territorio.

Asimismo, durante el transcurso de la crisis, el Mando Aéreo de Canarias hubo de organizar un puente aéreo a la capital del territorio, ya que la escasez de medios marítimos y la difícil configuración de la costa impedían el aprovisionamiento por mar. A través del transporte aéreo llegaron a Ifni armas, municiones y víveres para las tropas, así como correo, medicinas, alimentos, etc., para la población civil. También por vía aérea se transportaron a la capital cemento, alambres, herramientas y todo lo necesario para la construcción de un eficaz anillo defensivo alrededor de la ciudad. Sin duda, la operación de

Los únicos aviones de procedencia norteamericana utilizados en las operaciones de los años cincuenta fueron T-6D o SNJ-5 comprados directamente a la Aéronavale francesa, ya que EE UU prohibió que España utilizara los aparatos que le había cedido. En la foto vemos un T-6D, con el código C.6-35, perteneciente al Escuadrón 463 (foto Archivo Eloy Carbó).

Durante el conflicto saharaui de 1975, el Ejército español del Aire volvió a utilizar los North American T-6 Texan. Durante la crisis, los C.6 del Escuadrón 463 del Ala 46 de la Aviación Táctica estuvieron basados en Gando, en las islas Canarias. Obsérvese el reducido tamaño de las escarapelas y de la Cruz de San Andrés en el timón de dirección.



A partir de 1971, el Escuadrón 462 sustituyó sus obsoletos CASA 2111 por el avión español Hispano Aviación HA 200 Saeta. Este bimotor biplaza de ataque al suelo podía incorporar dos soportes subalares Matra 38 con diversos tipos de contenedores de cohetes de 37 o 70 mm, y llevaba además dos ametralladoras CETME de 12,7 mm.

auxilio más importante consistió en la liberación del puesto de Tiliuin, cercado por un fuerte contingente del EdL muy superior en número, acción que se llevó a cabo el 29 de noviembre mediante el lanzamiento de dos secciones de paracaidistas sobre el fortín. Este lanzamiento fue precedido por un intenso bombardeo, a cargo de cinco CASA 2111, de los alrededores del aeródromo. A continuación, otros cinco CASA 352, que transportaban a las fuerzas paracaidistas, efectuaron el lanzamiento a tan sólo 200 m de altitud, la mitad de la distancia establecida como mínima, por lo que la totalidad de los hombres cayeron dentro de la posición y del perímetro defensivo. Mientras se realizaba esta operación, los CASA 2111 ametrallaban las posiciones guerrilleras para evitar cualquier posible reacción de los sitiadores. Poco después, un CASA 352, que volaba a sólo 60 m de altitud, lanzó sobre las defensas españolas el segundo escalón de desembarco, consistente en seis empaques fijados a paracaídas que contenían lanzagranadas, morteros y municiones, así como víveres para las tropas de refuerzo.

Entre las numerosas anécdotas que se produjeron merece destacarse el aprovisionamiento por aire de un lote de alpargatas para una columna de la Legión, que tenía dificultades para avanzar debido a que carecía de calzado adaptado a la naturaleza del terreno.

El 4 de diciembre, secciones de tiradores de Ifni, paracaidistas del Ejército de Tierra y soldados de Infantería liberaron la posición de Tiliuin, y el día 7 ocuparon Tiugsa y Zoco del T'Zenin.

A partir de este momento, las fuerzas españolas se concentraron en torno a la capital, que por entonces ya disponía de un fuerte perímetro defensivo. La aviación comenzó entonces a efectuar servicios de reconocimiento y patrulla, y merced a sus informes se iniciaron los preparativos para las operaciones de limpieza, que llevaron a cabo columnas motorizadas apoyadas en todo momento por una cobertura aérea. Estas acciones se prolongaron durante bastante tiempo, debido en gran parte a las dificultades que presentaba el terreno y a las tácticas de guerrilla (golpes de mano y emboscadas) que empleaba el EdL, que eludía cualquier enfrentamiento abierto con el Ejército español.

Primera crisis del Sahara

El territorio colonial español del Sahara Occidental comprendía unos 300.000 km^2 de desierto y una población aproximada de 35 000 habitantes, en su mayoría pastores nómadas de cultura, costumbres y lengua totalmente diferentes a las del pueblo marroquí. Marruecos nunca tuvo autoridad sobre la zona ni existieron hasta 1958 pretensiones sobre esta área desértica y escasamente poblada. En 1955 empezaron a detectarse movimientos independentistas organizados por infiltrados marroquíes, que provocaban atentados, sabotajes y pequeños asaltos a los puestos españoles, acciones que desembocaron en la sublevación de 1957.

A primeros de diciembre, los guerrilleros saharauis, aliados con elementos del Ejército de Liberación marroquí, atacaron un convoy cerca de El Aaiún, pero tras un corto combate, los asaltantes fueron rechazados. A finales de ese mismo mes, un destacamento de la Legión que realizaba una misión de exploración sorprendió a una partida marroquí, a la que causó más de veinte bajas, además de capturar una gran cantidad de armamento y municiones.

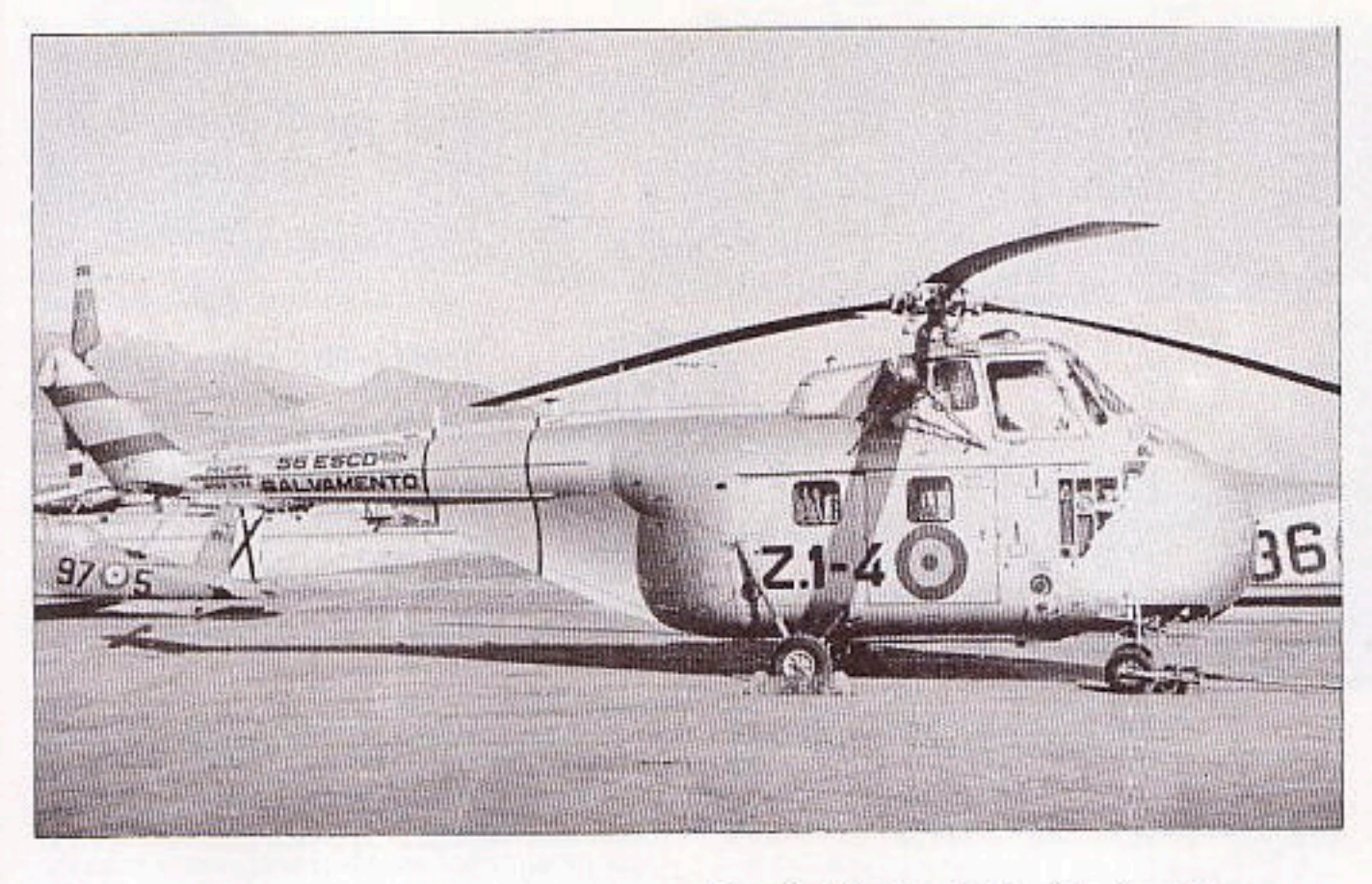
Las comunicaciones con las pequeñas poblaciones del interior, como ocurriera en Sidi Ifni, habían quedado interrumpidas desde noviembre, y sólo se realizaban enlaces aéreos entre Villa Bens, el Aaiún y Villa Cisneros.

El 10 de enero de 1958, Ifni y el Sahara se convirtieron, mediante decreto, en «provincias españolas», por lo que entre los saharauis españolistas se nombraron procuradores en Cortes y consejeros nacionales del Movimiento.

Mientras tanto, se realizaba la concentración de medios necesarios para proceder a las

La escasez de medios de transporte aéreo obligó a la utilización de todos los recursos disponibles. Para trasladar al 1.er Escuadrón de Paracaidistas del EdA se recurrió a los Bristol 170 Freighter de la compañía Aviaco (foto archivo J. A. Guerrero).

El protectorado español de Ifni se extendía por un territorio montañoso y agreste que descendía hasta el Atlántico formando una costa abrupta y acantilada. En la capital, Sidi Ifni, se hallaban el único puerto de mar y también el único aeropuerto y base aérea militar.



Durante el período de tensión en el Sahara, el Ejército del Aire español fue incorporando en la medida de sus posibilidades nuevos tipos de aviones a los ya desplegados a la zona. En la fotografía, un helicóptero Sikorsky S-55 del Escuadrón 56 (foto Archivo J. A. Guerrero).

operaciones de limpieza del amplio y difícil territorio desértico.

Douglas DC-3 del Ala 35 y Bristol 170 Freighter de la compañía Aviaco empezaron a trasladar por vía aérea al territorio tropas paracaidistas, entre ellas el Primer Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire, primero desde la Península y luego desde las islas Canarias.

La imposibilidad de utilizar el reciente material de procedencia estadounidense, por expresa prohibición de ese país, obligó a recurrir a medios improvisados, como aviones civiles o material relativamente obsoleto, además de la ayuda francesa. Se utilizaron transportes Nord «Noratlas» y Douglas DC-3 para el lanzamiento de paracaidistas sobre Smara (10 de febrero de 1958), la Hagunia (18 de febrero) y el Aaiún (también el día 18).

Traslado desde la Península

Para prestar apoyo aéreo a las columnas motorizadas en preparación, fue necesario enviar desde la base de Tablada, Sevilla, monomotores Hispano HA 1112 M1L (Me 109G con motores Rolls-Royce Merlin) y entrenadores North American T-6D. Como estos aviones no alcanzaban la autonomía necesaria para un vuelo directo hasta el Sahara, fue necesario adaptarles depósitos auxiliares (que se fabricaron en un tiempo increíble, y más tarde se probaron e instalaron en la Maestranza Aérea de la Región Aérea del Estrecho) y efectuar una escala en Ifni, para continuar desde allí, después de haber repostado, el peligroso y agotador viaje hasta El Aaiún. En la primera etapa del vuelo, Sevilla-Ifni, cualquier circunstancia adversa (viento, condiciones meteorológicas difíciles, etc.) podía haber convertido la operación en un auténtico desastre, pero no había otra posibilidad, y, con un poco de suerte, se alcanzó el objetivo. Cuando tomaron tierra en Sidi Ifni, los «Buchones» (apodo con que se designaba a estos aviones) sólo disponían de unos pocos litros de combustible. Este vuelo se realizó el 6 de febrero, fecha en que partieron de Tablada los aviones del Escuadrón 71, junto a doce T-6.

Los efectivos destinados a la operación se cifraban en 100 aviones; a los anteriormente citados, había que sumar los aparatos del Ala 36 (que disponía además de algunos C-4K, denominación militar del HA 1112), los Grumman HU-16A Albatros de reconocimiento marítimo y algunos aviones de enlace (Cessna O-1, Aisa I-11).

Antes de la iniciación de las operaciones se efectuó una intensa campaña de preparación mediante numerosas misiones de interdicción detrás de las invisibles «líneas enemigas». Se procedió al bombardeo de los pasos de Uad Draa, a fin de impedir el apoyo logístico de los guerrilleros, y se desarrollaron operaciones de hostigamiento a las concentraciones de hombres y material en Tan-Tan, Smara, Sidi Ahmed Laarosi y Tafudart. Al mismo tiempo se incrementaron las acciones de reconocimiento armado visual y fotográfico sobre Saguia el Hamra y Uad Draa, así como sobre los puestos evacuados y la zona de Ifni. Por las mismas fechas, la Infantería de Marina efectuó un desembarco en el litoral de El Aaiún, cuya cabeza de playa contó con el apoyo aéreo de los HA 1112 y T-6.

Después que los paracaidistas tomaran Smara, reforzada más tarde por fuerzas de Caballería (carros M-24), cuatro agrupaciones de combate, denominadas A, B, G y V, partieron de la zona Daora-El Aaiún y restablecieron la normalidad en el norte del territorio, después de limpiar la zona de Saguia el Hamra, operación en la que contaron con una fuerte cobertura aérea.

En las acciones de ataque se distinguieron especialmente los «Buchones» y Texan, que lanzaron cohetes Oerlikon de 80 mm sobre las cuevas de la zona montañosa donde se refugiaban los guerrilleros, con tanta precisión que en ocasiones llegaron a introducir los proyectiles en las oquedades naturales. Estas acciones realizadas en vuelo en rasante, a menudo a más baja cota que las elevaciones ocupadas por los rebeldes, hicieron que los aviones recibieran numerosos impactos de las armas automáticas marroquíes.

En Edchera y el espolón de Aureiegt se desarrollaron acciones del mismo tipo. Las posiciones al sudeste del lago Tennuaca, un importante foco de resistencia, fueron batidas intensamente por el fuego de ametralladora, cañón y cohetes de los T-6 y HA 1112; estos ataques obligaron a los guerrilleros a desalojar dichas posiciones, con lo que se facilitó el avance de las columnas.

El 20 de febrero se inició la segunda fase de la campaña, que se caracterizó por largas marchas a través del desierto para converger en la zona de Aausert, base de las partidas guerrilleras del sur. En esta operación se ocuparon Bir Enzaran y la propia Aausert, con lo que se consiguió el control total del Sahara.

En esta fase, y a raíz de un acuerdo entre Francia y España, se desarrolló una intensa cooperación entre los ejércitos de ambos países; los franceses operaban desde Mauritania, territorio bajo su administración que también había sufrido ataques de la guerrilla. Las tropas francesas fueron lanzadas desde aviones Nord Noratlas con apoyo de T-6D y T-28 de la Armée de l'Air.

Durante la primera crisis del Sahara, en 1958, la carencia de material obligó a la utilización de aviones civiles o militares anticuados, y se hizo necesaria la cooperación de ciertos elementos de la Armée de l'Air francesa. En la fotografía, un transporte francés Nord Noratlas de los utilizados en las operaciones de febrero de 1958 (foto Sáez de Pazos/Sánchez Andrés).

La crisis del Sahara de 1975 desembocó en la definitiva retirada española del Sahara. Durante la crisis, el Ejército del Aire desplegó la flor y nata de su arsenal, incluso los cazas F-4C Phantom y los Mirage IIIE. En la foto, un helicóptero Alouette III del SAR (foto Archivo Eloy Carbó).

Sin embargo, a partir de entonces la pacificación del territorio sahariano no sería completa, a pesar de la operación «Ecouvillon», amplia campaña de interdicción en la que la aviación francesa arrasó prácticamente la zona. Estas acciones, desarrolladas durante 1959, contaron con la complicidad de Marruecos, país que obtuvo a cambio de su colaboración la provincia de Tarfaya; de esta manera el reino alauita extendía sus pretensiones al Sahara Occidental y Mauritania, según declaró al respecto el propio gobierno marroquí en un «libro blanco».

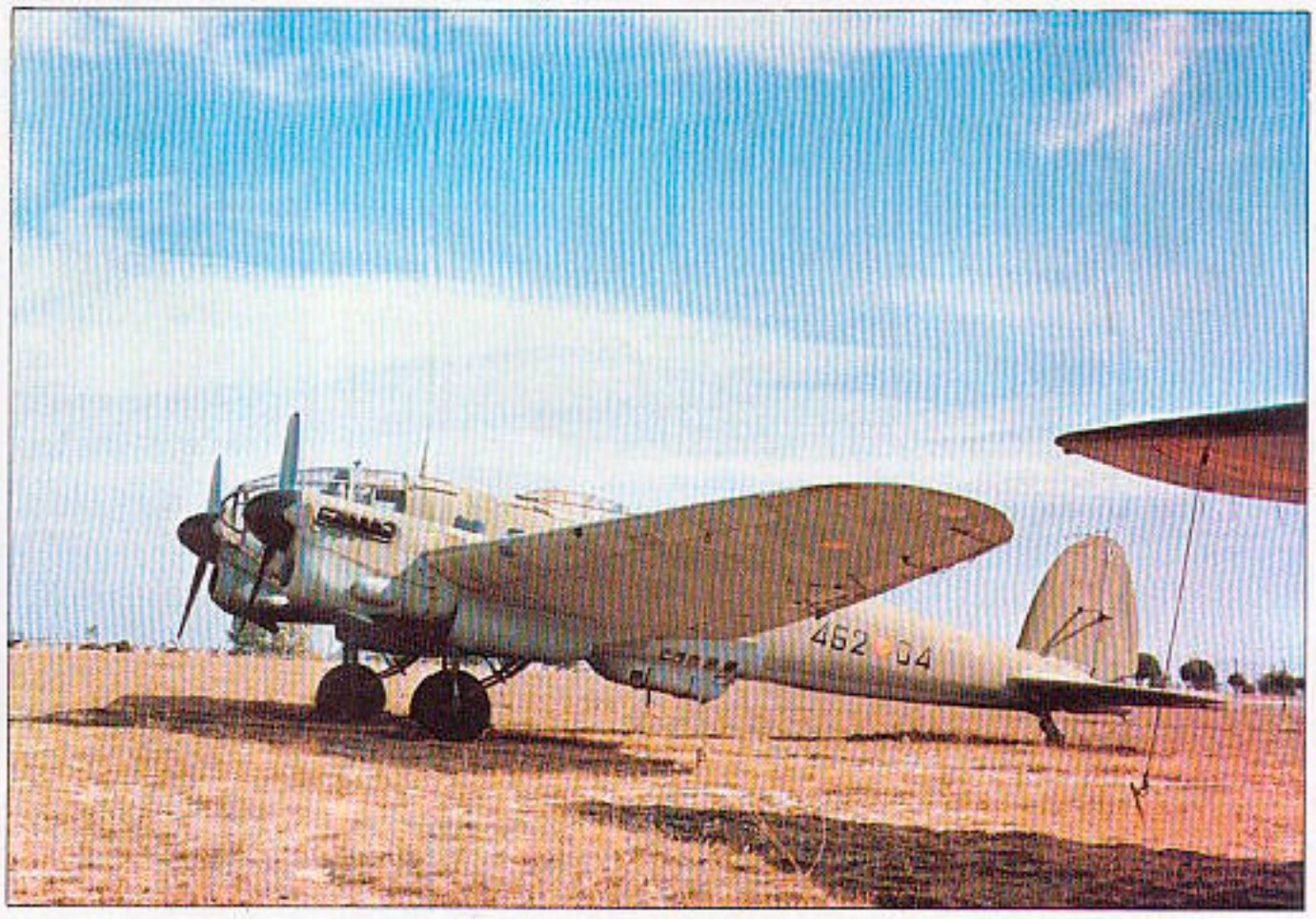
Segunda crisis del Sahara

Las consecuencias del desgaste que sufrió la Aviación militar española en las campañas de Ifni y del desierto del Sahara fueron significativas. Las durísimas condiciones meteorológicas de aquel teatro de operaciones afectaron en gran manera a algunos tipos de aviones, en especial a los HA 1112 (C-4K) de fabricación española. El desgaste producido durante las duras misiones de apoyo en vuelo bajo y por parejas permanentes sobre las columnas en marcha, el escaso escalón técnico en tierra, donde los especialistas del Ejército del Aire derrocharon esfuerzos, imaginación y dotes de excelente preparación, unidos a las extremas condiciones climáticas (fuerte salinidad del aire, temperaturas de 45 grados o superiores durante el día que descendían a bajo cero en las horas nocturnas), provocaron la corrosión de los poco protegidos cazabombarderos, que de regreso a la Península hubieron de ser dados de baja, a pesar del esfuerzo de los técnicos de Hispano. Sin embargo, los CASA 2111 y 352, que estuvieron sometidos a las mismas condiciones, resistieron perfectamente.

Durante los años sesenta se produjo un hecho que alteró aún más si cabe la situación: el descubrimiento de unos ricos yacimientos de fosfatos en Bu Craa, aumentó las apetencias marroquíes sobre esta área. A pesar de las medidas políticas tomadas por los sucesivos gobiernos españoles, en 1973 nació el Frente Polisario (Frente Popular para la Liberación de Saguia El Hamra y Río de Oro) que inició la lucha armada contra la ocupación española y la continúa en la actualidad contra Marruecos.

Durante todos esos años la aviación española utilizó en las misiones sobre el desierto diversos tipos de aviones y helicópteros. En 1965, el Ala 36 se convirtió en el Ala Mixta n.º 46, en la que se encuadraban los escuadrones 461 (aviones de transporte CASA 352), 462 (CASA 2111) y 463 (North American T-6D, T-6G y SNJ-5). A partir de 1971, a raíz de las nuevas incorporaciones de material y las subsiguientes reestructuraciones en la organización del Ejército del Aire, el escuadrón 461 recibió transportes DC-3 y el 462 los nuevos C-10B, versión HA 200D del reactor español Saeta. El escuadrón 463 conservó sus T-6, C-6 en el Ejército del Aire.

En noviembre de 1975, cuando se produjo la segunda crisis del Sahara, el Ejército del Aire todavía disponía en Canarias de las mismas unidades, con la adición de algunos bimotores de transporte T-12 (CASA 212 Aviocar). El día 6 de ese mes, 350 000 marroquíes efectuaron una espectacular marcha a pie, conocida como la «Marcha verde», para llamar la atención mundial sobre sus reivindicaciones sobre la colonia española, a pesar de que España ya había comunicado a los dirigentes saharauis su intención de abandonar el territorio; los acontecimientos generaron fuerte tensión en el seno de las fuerzas españolas, que incluían elementos aéreos de las FAMET (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra) con helicópteros Bell UH-1B y UH-1H.

Poco después, la retirada española, que se hizo efectiva pese al sentir del Ejército, dejó a la población saharaui en manos de la administración y el Ejército Real marroquíes; este último desencadenó una intensa campaña de bombardeo e interdicción sobre los campos de refugiados y guerrilleros del Frente Polisario, así como una ofensiva terrestre sobre Amgala. La guerra del Sahara había comenzado.

En las operaciones saharianas de 1975, además del modernísimo material de que disponía el Ejército del Aire, se tuvo que recurrir nuevamente a los vetustos derivados del He-111. El ejemplar de la foto se conserva en el Museo del Aire de Cuatro Vientos, Madrid (foto J. A. Guerrero).