

Cuadernos de

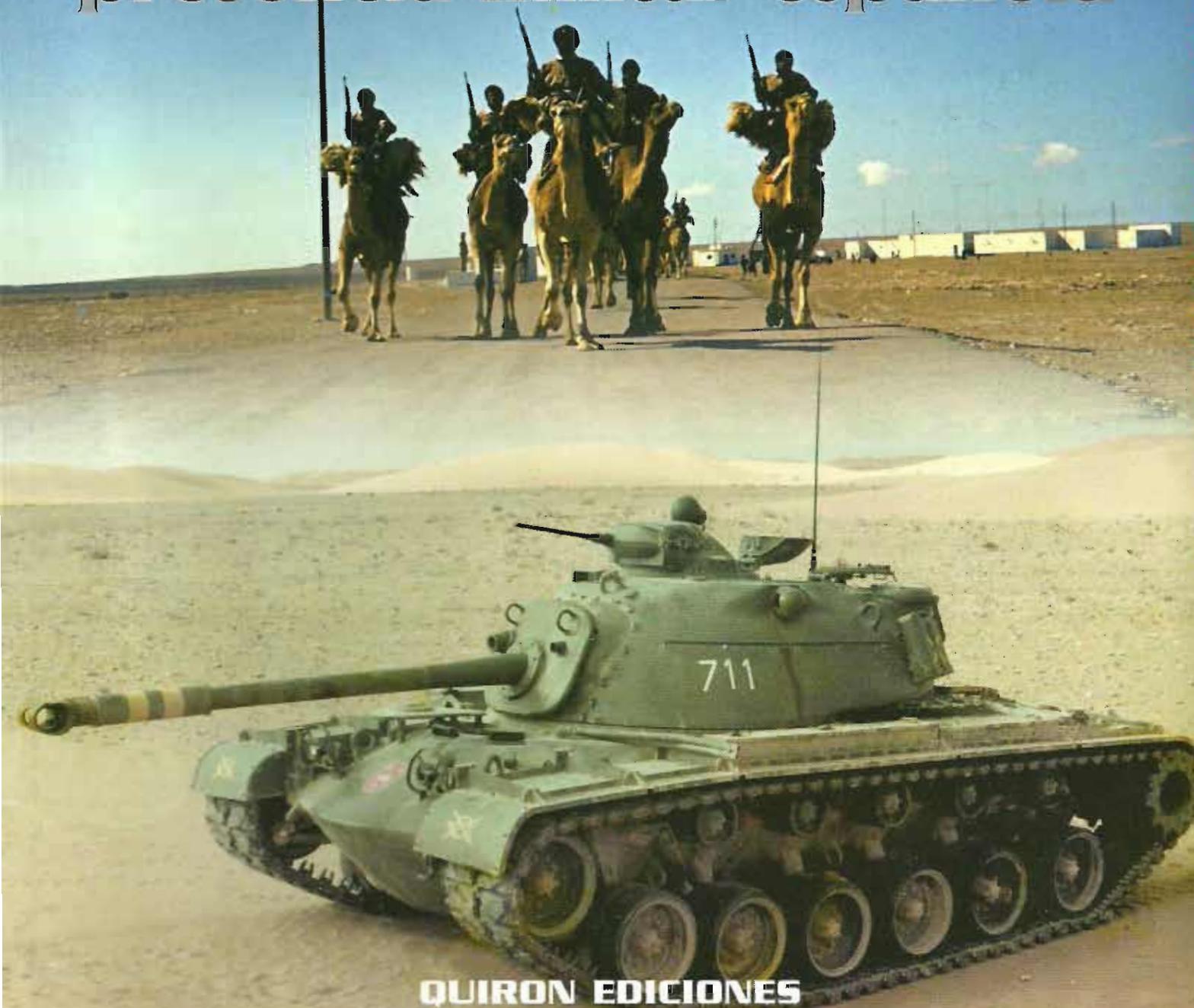
Nº 4

11 Euros

REVISTA ESPAÑOLA DE
HISTORIA MILITAR

SÁHARA, 1975

Imágenes inéditas de la
presencia militar española



QUIRON EDICIONES



Autoametralladoras del Grupo Ligero de la Legión

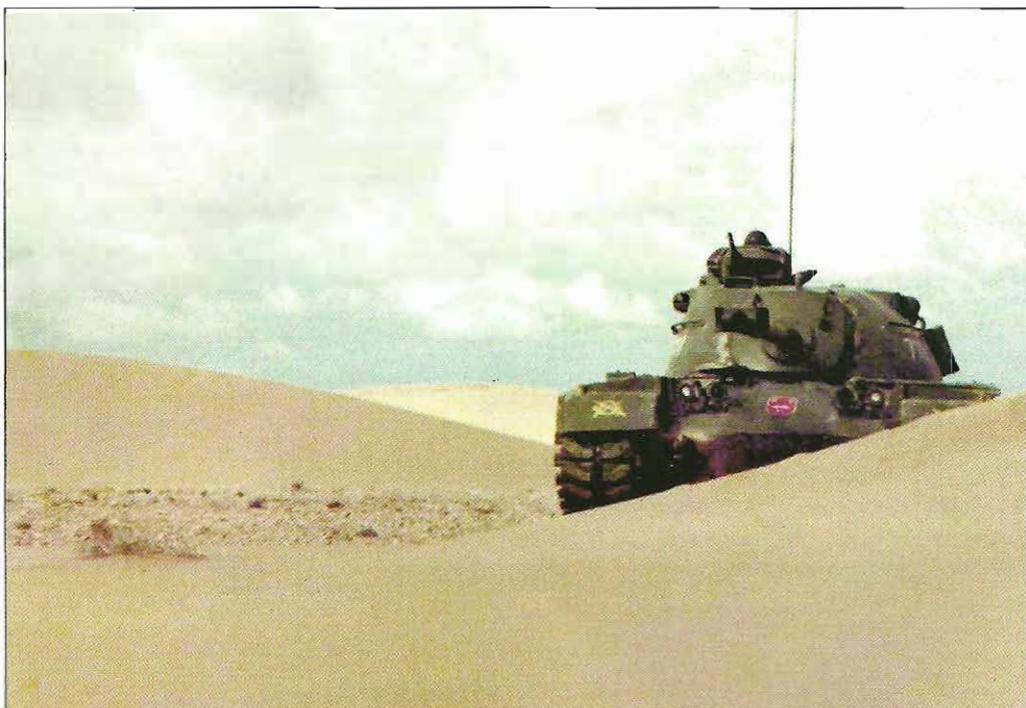
Arriba: recién pintadas en un chiscante amarillo-ocre, dos Autoametralladoras Panhard H-60 del 4º Tercio de La Legión "Alejandro Farnesio", patrullan cerca del pantalán de Fos-Bucraa, auténtico trasfondo económico del territorio del Sáhara, además de su extraordinario banco pesquero.



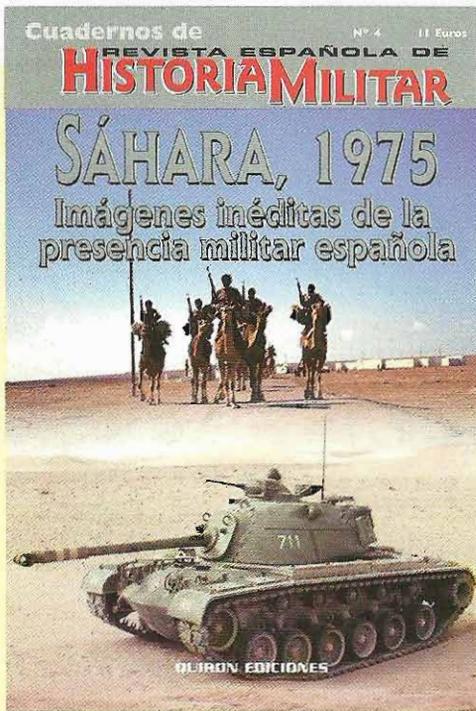
Aaiun.Desfile II Grupo ATH

SÁHARA, 1975

IMÁGENES INÉDITAS DE LA PRESENCIA MILITAR ESPAÑOLA



QUIRON EDICIONES



CUADERNOS DE HISTORIA MILITAR

N.º 4

Edita: QUIRÓN EDICIONES

Director: CARLOS FRESNO CRESPO

Redactor Jefe: LUCAS MOLINA FRANCO

Director Artístico: LUIS FRESNO CRESPO

Suscripciones: FERNANDO FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ

Coordina este número:

LUCAS MOLINA FRANCO

Colaboran en este número:

JOSÉ A. ALCAIDE YEBRA

JOSÉ M.ª MANRIQUE GARCÍA

RAFAEL PERMUY LÓPEZ

ANTONIO CANDIL MUÑOZ

JOSÉ MURILLO BARRERO

JUAN ARRÁEZ CERDÁ

"CANARIO" AZAOLA REYES

HERMENEGILDO FRANCO CASTAÑÓN

OSCAR BRUÑA ROYO

Tratamiento fotográfico:

SANTIAGO GUTIERREZ

Diseño, Maquetación e Impresión



alcañiz fresno s.a.

SISTEMAS DE IMPRESION

C/ CROMO, P-18-20.

POLIGONO INDUSTRIAL SAN CRISTÓBAL

TELÉF.: 983 20 69 28 • 983 39 05 83

FAX: 983 39 53 36 • 983 21 26 76

APARTADO DE CORREOS N.º: 2038

e mail: quiron@quironediciones.com

E-47012 VALLADOLID (ESPAÑA)

Depósito Legal: VA: 750/2003

ISBN: 84-96016-20X





“La naturaleza es el Arte de Dios”, y nunca mejor demostrado que en los desiertos, teóricamente sin vida, del Sáhara Español.

Sahara 1975

La última “guerra convencional” de España

Se cuenta que en el último Consejo de Ministros presidido por el entonces Jefe del Estado, Francisco Franco Bahamonde, y a pesar de su grave enfermedad, éste llegó a ordenar que se declarase la guerra a Marruecos. Esa decisión, que aceleró su agravamiento y provocó el abandono precipitado del Consejo, había llegado tras el análisis de las informaciones relativas a la ofensiva marroquí, con apoyo norteamericano, que se plasmó en la conocida “Marcha Verde” y en otras acciones menos divulgadas, aunque de gran trascendencia.

Así, la provincia española del Sahara Occidental fue la causa de la última guerra española, y no sólo por la conocida campaña de Ifni de 1957 –hay que recordar que sólo en la emboscada tendida en Edchera el 13 de enero de 1958 a la XIII Bandera de la Legión, por “bandas armadas” marroquíes, dirigidas por el que luego sería Hassan II, murieron 44 legionarios y otros 55 fueron heridos–. Pero así como en 1957 se impuso la fuerza española, dieciocho años después, en 1975, la agonía de Franco y la debilidad de las instituciones de la época, unido, evidentemente, a una connivencia de intereses entre el reino alauita y los Estados Unidos, hicieron que la situación fuera totalmente distinta y los intereses nacionales se vieran eclipsados. La soberanía y el honor eran términos del pasado.

Franco, en su agonía, deliraba –al parecer– llamando a Yagüe para arreglar el problema del Sahara; pero apenas 24 horas después del Consejo de Ministros, Arias Navarro daba órdenes secretas de evacuación. Sin duda, en otras circunstancias, el Sahara español hubiera seguido haciendo honor a su apellido algunos años más, –no muchos– pero con toda probabilidad, sin las ingerencias norteamericanas y las ansias de conquista marroquíes, se podría haber forjado, en el seno de las Naciones Unidas, un Sahara independiente. El abandono del territorio y de sus habitantes –todos ellos con carnet de identidad español–, llevado a cabo por España en 1975, no deja de resultar paradójico y a la vez dramático, dejando en manos del reino alauí, nuestro permanente enemigo en la zona, y en contra de toda legalidad e intereses nacionales, al pueblo saharauí.

Pocos meses antes, en el verano de 1974, las amenazas de invasión marroquí forzaron un despliegue en fuerza, en la frontera norte, el envío de unidades expedicionarias, procedentes de la península y de las Islas Canarias, y el estado de "alarma permanente". A pesar de la actuación antiespañola del Frente Polisario, que aquel año capturó dos patrullas de "nómadas"—matando a un soldado español— y perpetró varios ataques a puestos de la Policía Indígena —sin duda empujado por la aparente pasividad española frente a Marruecos—, hay que recordar que España sufrió más bajas por acciones violentas marroquíes antes de la Marcha Verde, que de los propios "polisarios".

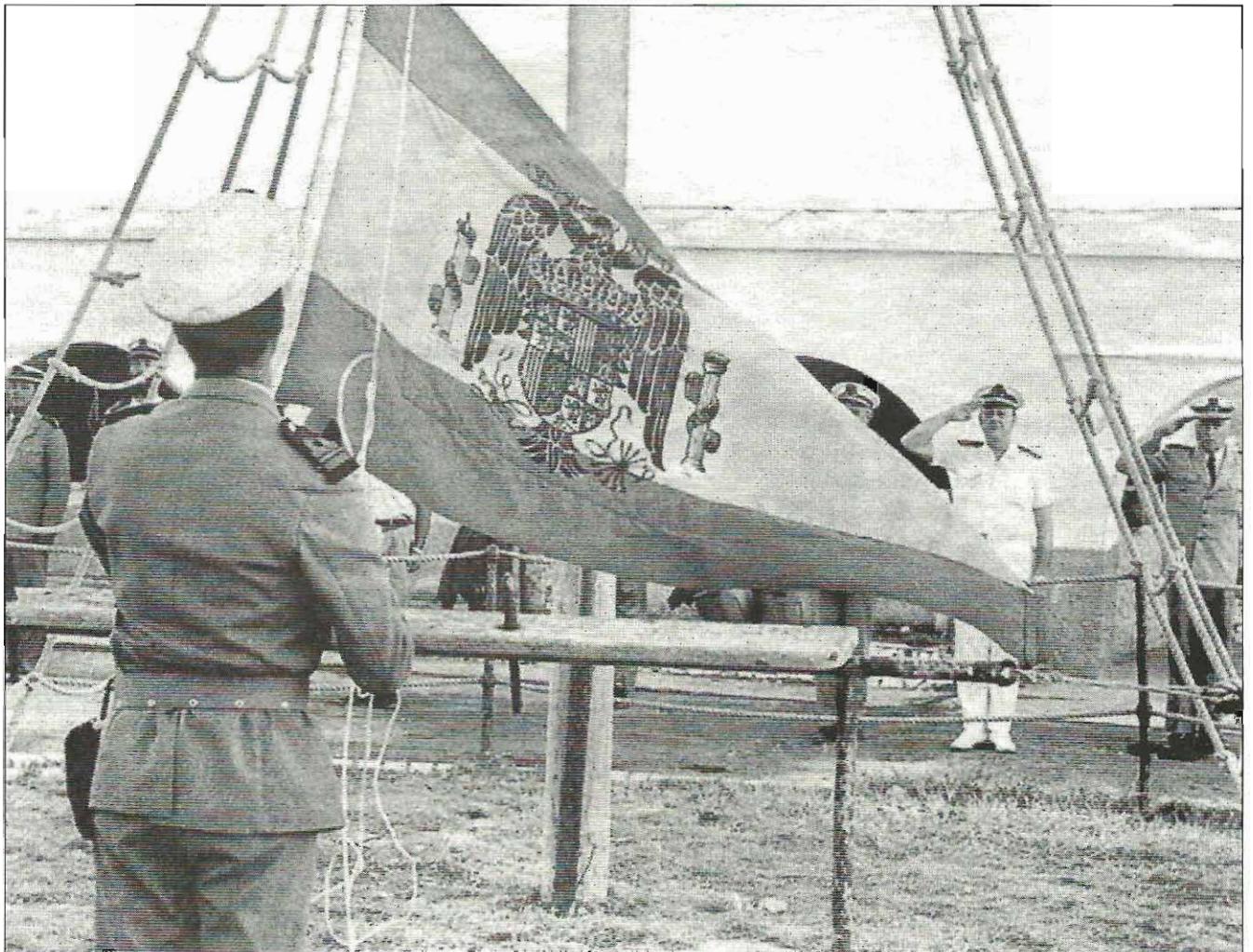
Tal fue el sentimiento de crispación de la guarnición española, obligada a abandonar el territorio, que hubo diversos conatos de rebelión, siendo el más grave el intento de volar el Parador de Turismo con los oficiales marroquíes allí alojados. Todo falló por un arrepentido.

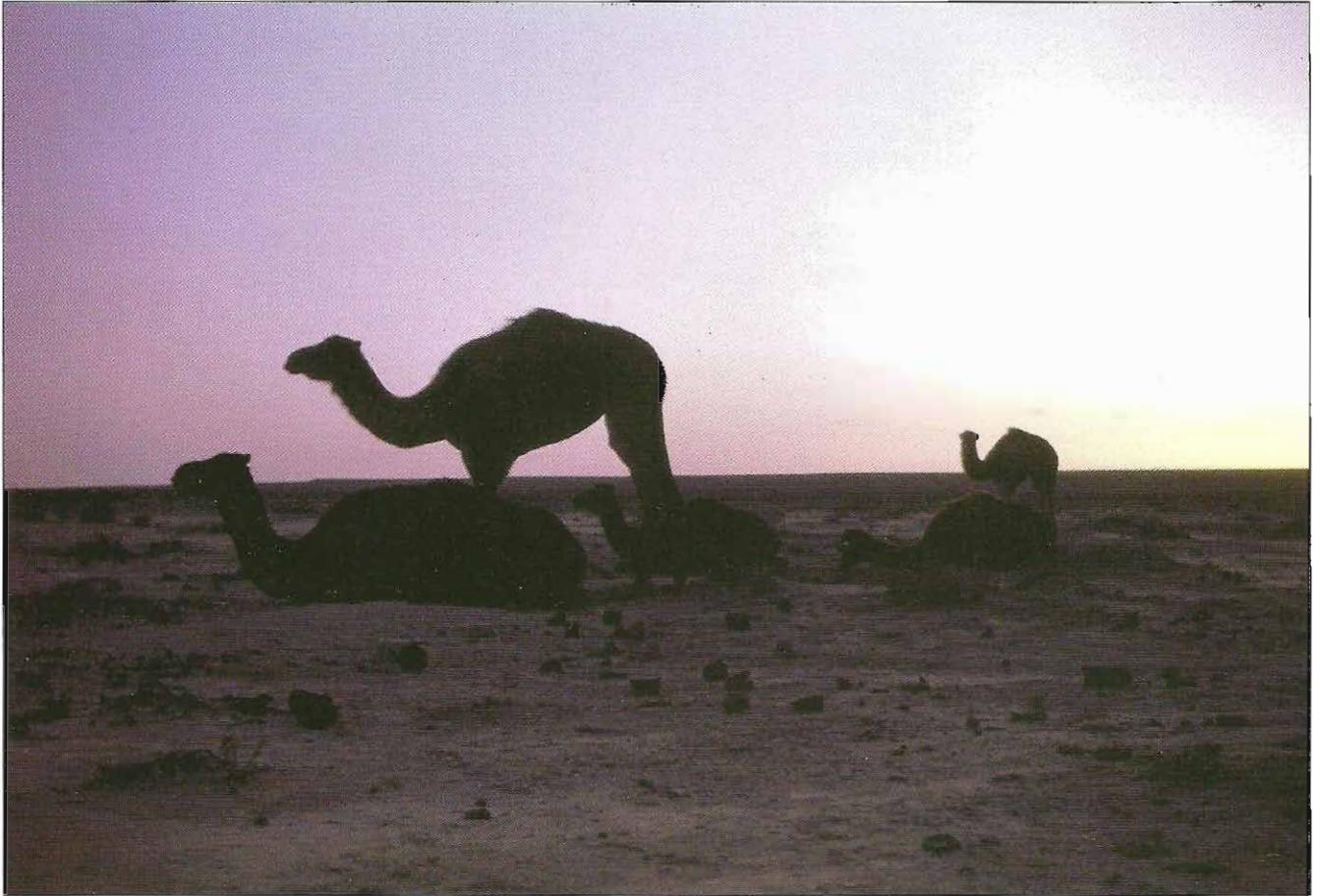
La legalidad internacional, incumplida reiteradamente por quienes no dan cuentas ante nadie de sus actos, no deja ningún resquicio a la duda, pero el referendun de autodeterminación del Sahara, que debería haberse celebrado ya hace tiempo, es probable que nunca se celebre. Y lo peor está aún por venir: parece ser que España va a apoyar el "Plan Baker", que además de la administración, da la soberanía a Marruecos, en espera de que se celebre una "nueva" consulta a la población saharauí.

Sirva este trabajo como homenaje a todos los hombres que hicieron suyo el "Todo por la Patria" —lema que orla los cuarteles de España— en aquellas inhóspitas tierras africanas. Porque todos ellos sufrieron las inclemencias del tiempo y, muchas veces, de la incomprensión, todos ellos trabajaron duro por algo en lo que creían y se dejaron la piel en el día a día africano, todos ellos llegaron a crear fuertes lazos de amistad con la población indígena, que los respetó en su día, y los añora desde que el 11 de enero de 1976, se arriara la última bandera española del Sahara Occidental.

Nadie sabe mejor que ellos —nuestros militares— lo tremendo que es rendir las armas sin lucha, entregarse sin condiciones y abandonar, sin mirar atrás, una parte esencial de sus recientes y más íntimas vivencias personales.

Tuvo que ser duro, sin duda... y hoy, peligroso para los intereses españoles en Canarias.





"Al Sáhara hay que conocerlo para amarlo, porque amándolo no se le abandona jamás".

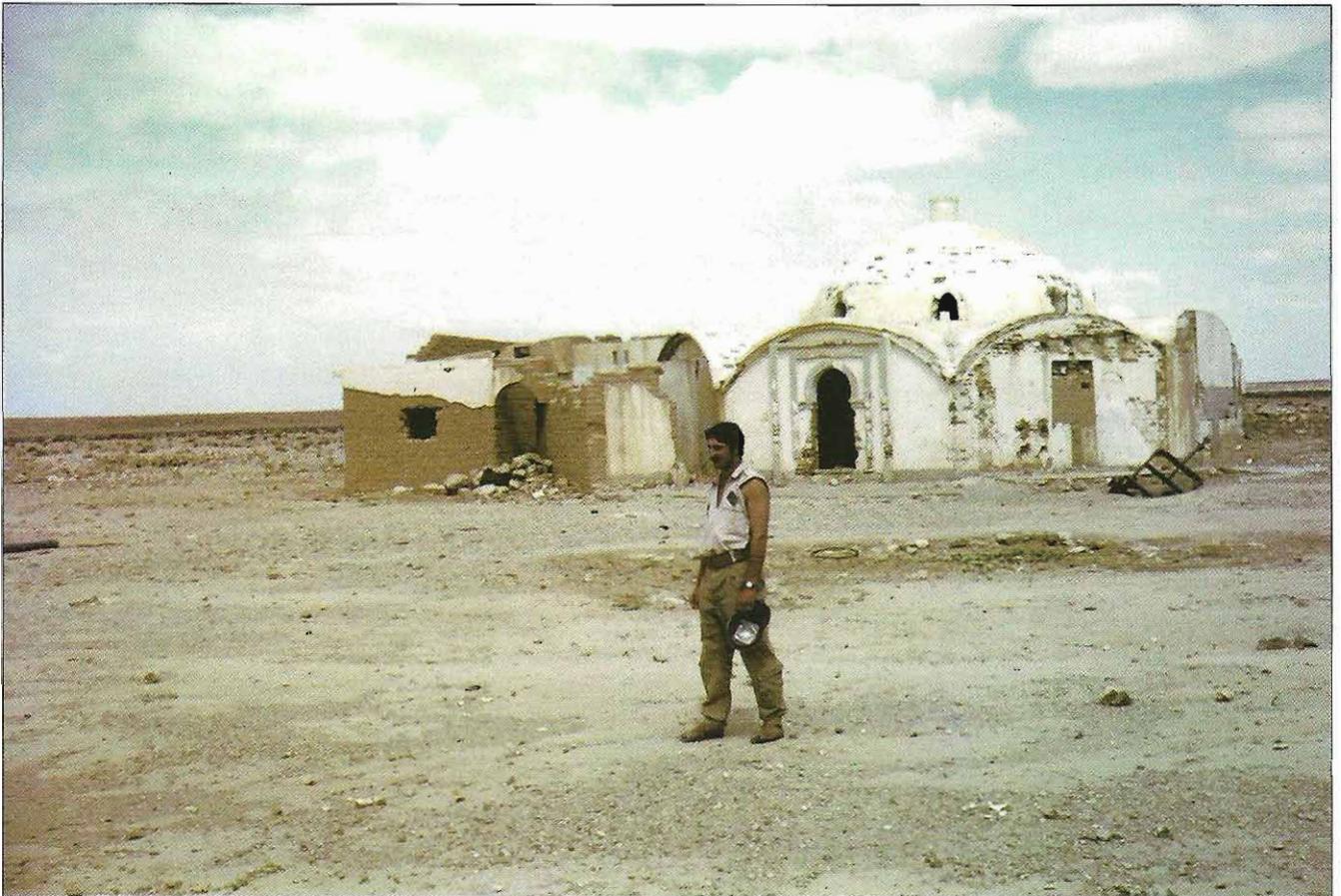
Antoine de Saint-Exupery
Escritor y aviador francés

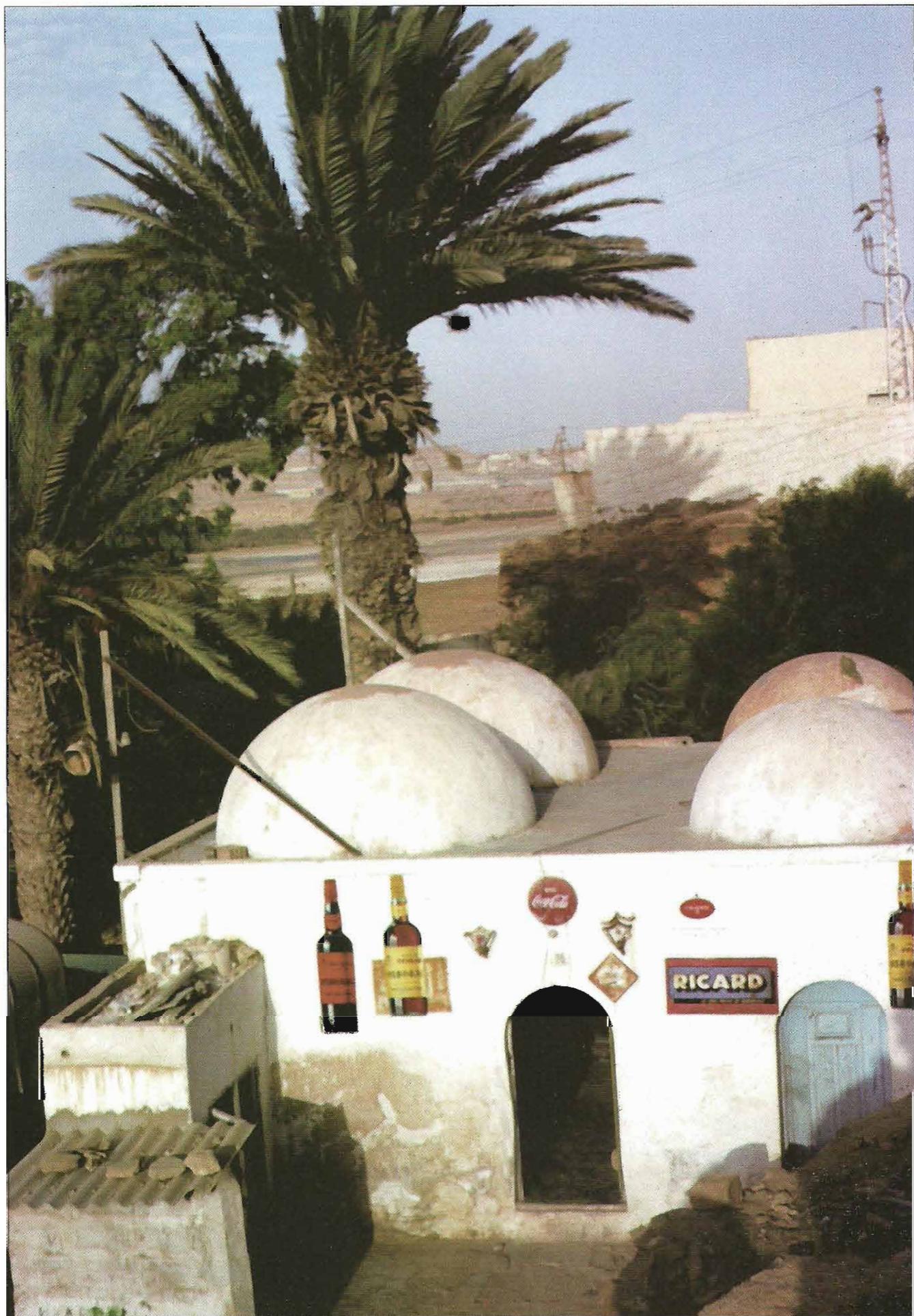




“Nunca tuve más de lo que ahora ves, un rebaño de cabras que cuidar, un zurrón para guardar la comida y el alma puesta en cualquiera de los horizontes de la tierra llana y seca que conozco. Y te aseguro que no lo cambiaría por nada en este mundo”.

José Ignacio Bethencourt Colubí







RAMIX-95

La artillería del Sáhara





por José M^a Manrique García
y Lucas Molina Franco

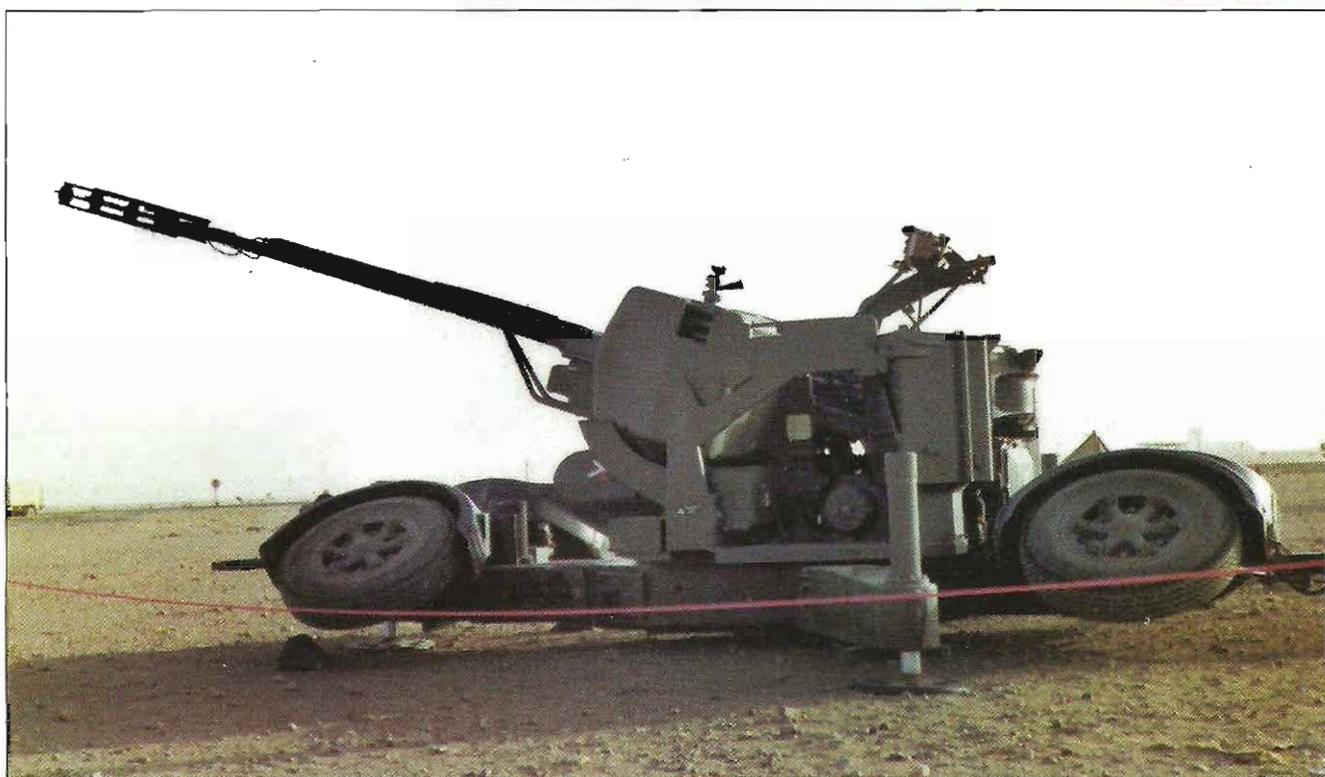
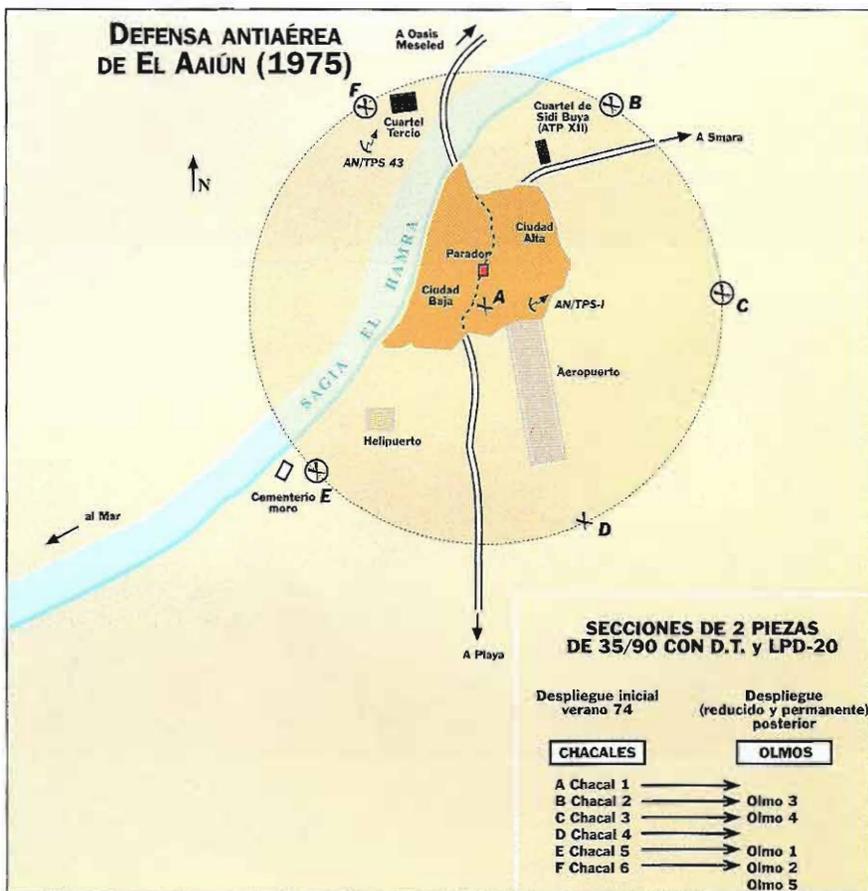
La defensa artillera del territorio del Sahara estaba encomendada al Regimiento Mixto de Artillería nº 95, con guarnición en El Aaiún, la capital del territorio, y en Villa Cisneros.

Por la I.G. nº 171/179, de 28 de enero de 1971, la hasta entonces Agrupación Mixta de Artillería del Sahara (antiaérea y campaña), se transformaba en Regimiento Mixto de Artillería del Sahara. Poco menos de un año después, el 3 de diciembre de 1971, el RAMIX del Sahara cambiaba de nombre, pasando a ser RAMIX 95 por disposición del Ministro del Ejército, como consecuencia del interés despertado por las autoridades marroquíes en conocer el despliegue de algunas de nuestras unidades. En esta época, el material artillero que poseía la unidad se reducía a tres baterías, dotadas con cañones antiaéreos de 40/70 mm Bofors JEPE, dos de ellas en Aaiún y una en Villa Cisneros; y dos baterías de cañones de montaña OTO Melara de 105/14 mm., una en Aaiún y otra en Villa Cisneros

Cañón antiaéreo de 35/90 mm Oerlikon. En 1974 había 12 piezas de estas características en el Sahara, las más modernas del Ejército español.

Por I.G. nº174/202 de 1 de mayo de 1974, se produjo una reestructuración en el GAAAL del RAMIX 95, quedando constituido dicho grupo por: Mando, batería de Plana Mayor, dos baterías de cañones de 35/90 Oerlikon remolcado (5ª y 6ª), dos baterías de

40/70 Bofors JEPE remolcado (3ª y 4ª) y batería de servicios. En total se contaba con 16 piezas de 40/70 y 12 de 35/90, además de cuatro de 20/120 para defensa próxima, seis direcciones de tiro Superfledermaus D-IX, dos radares de exploración AN/TPS-1 "Tipsi",





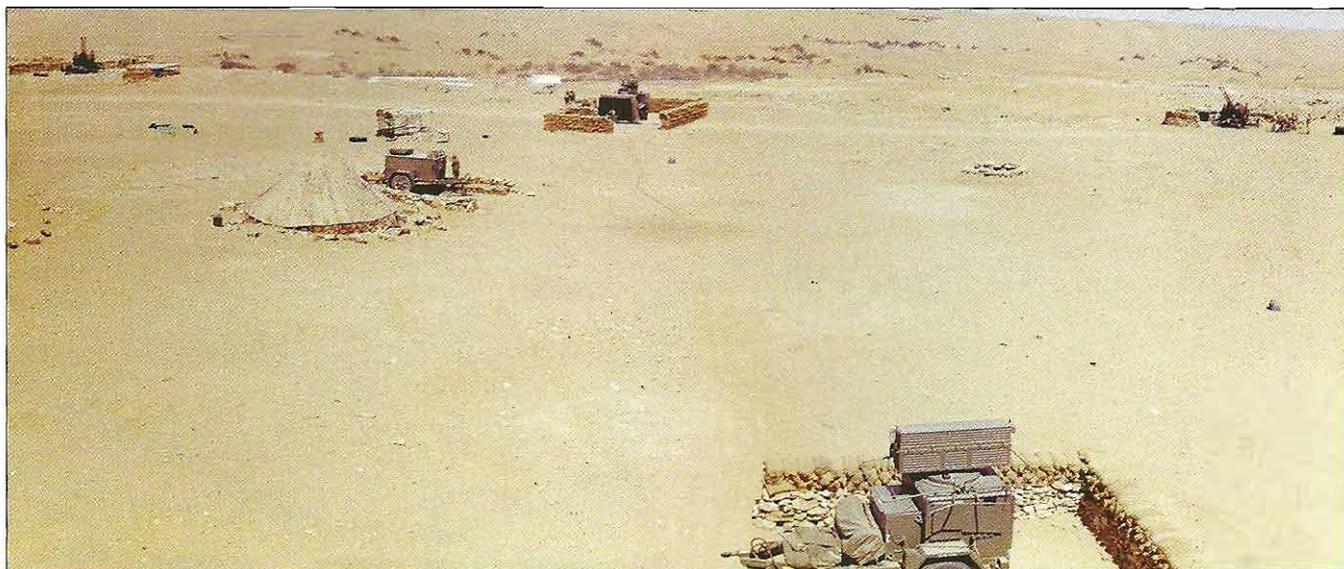
seis radares LPD-20, 22 grupos electrógenos y dos COAA's.

El 14 de agosto de 1974, ante las amenazas reales de ataques marroquíes, comenzó el despliegue del grupo antiaéreo, en defensa de los puntos más importantes, como el aeropuerto de Aaiún, Villa Cisneros, el cargadero de mineral...

Las dos baterías de 35/90 Oerlikon, desplegaron en la capital, según el mapa de la página anterior; las de 40/70 lo hicieron, una en la zona de Villa Cisneros, para la defensa de la ciudad y otra en el cargadero de fosfatos de la playa de Aaiún.

A las posiciones iniciales del despliegue en Aaiún, en el verano de 1974, se les denominó "CHACAL", ocupando una posición por sección, con un total de seis. A posteriori, se mantuvo un despliegue reducido y permanente con cinco posiciones (denominadas "OLMO"), que se mantuvieron hasta la "Operación Golondrina" -nombre clave que se

Primeros disparos con las piezas Oerlikon de 35/90, recién llegadas e incorporadas al RAMIX 95. Estos ejercicios se desarrollaron en las proximidades de Sagja el Hamra ("Sefga" de Tarf-Igui).



Arriba: vista de casi todos los elementos de la Sección próxima al helipuerto, en pleno proceso de fortificación. Sólo faltan en la imagen, los grupos electrógenos de las piezas (en los extremos) y del radar de adquisición LPD-20 (en primer plano).

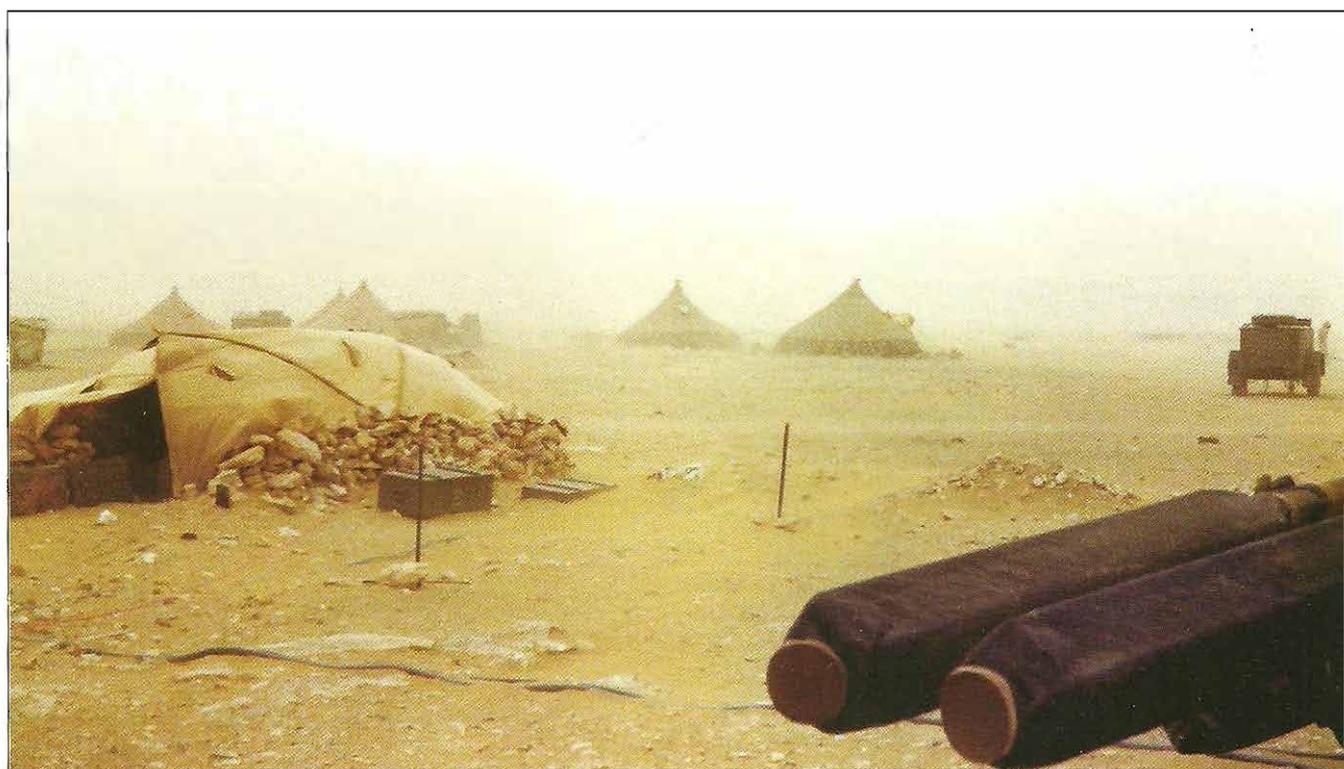
Centro: Dirección de tiro Superfledermaus D-IX de la Sección central del despliegue.

Abajo: La misma posición de la foto superior, en medio de una tormenta de arena.



le dió al abandono del territorio— que comenzó el 1 de diciembre de 1975.

Una vez abandonado el Sáhara, el material pasaría a los Regimientos de Artillería de Tenerife (40/70) y de Las Palmas (35/90).





Arriba: primeras horas del despliegue de la Sección situada entre la ciudad de Aaiún y el aeropuerto (CHACAL 1). Julio de 1974.

Abajo: Una pieza de 40/70 Bofors, igual a las desplegadas en Villa Cisneros y la playa de Aaiún, en el cargadero de mineral.





Arriba: una Panhard AML 245 H-90, del Grupo Ligero Sahariano pasa por delante de una pieza de 35/90, por la carretera que conduce al aeropuerto (CHACAL 1). La pieza tenía munición de guerra en el mecanismo automático de carga.

Abajo: en el Land Rover 109 del jefe de línea de piezas de la 1ª batería de campaña (Aaiún), con los datos de la portezuela tapados con grasa y tierra, se aprecian las dos radios y la MG-42 montada sobre trípode y cubierta con una lona, en la parte posterior.





Arriba: camino de Hansa, por la pista asfaltada que llevaba a Smara, en una operación de rastreo en la primavera de 1975. La pareja de T-6 que protegía el convoy, elevaba la moral de los componentes del mismo con estas impresionantes pasadas.

Abajo: otra vista de la "pasada" de la escolta aérea. Se aprecia perfectamente, a la izquierda de la imagen, la lona que tapaba la ametralladora así como los cascos del operador radio, sobre su gorra con siroquera.

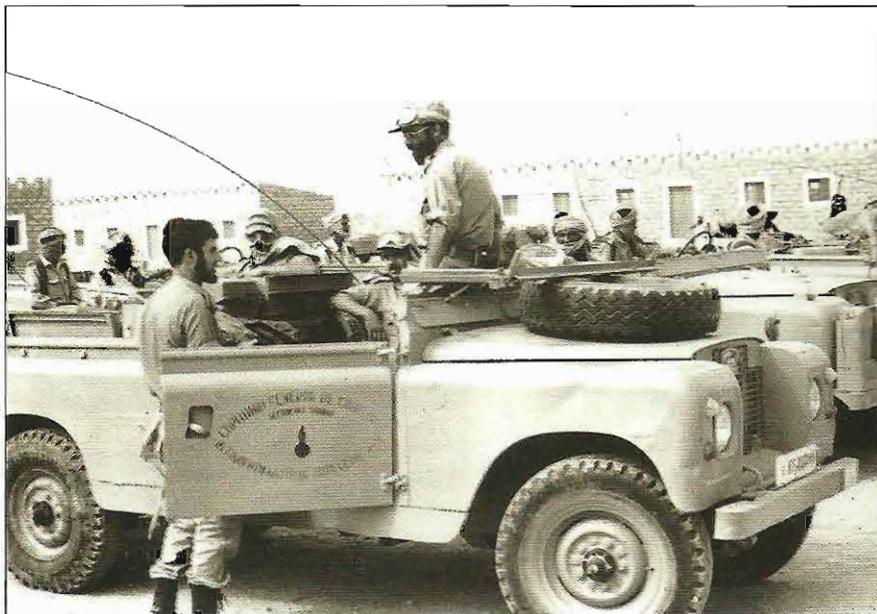




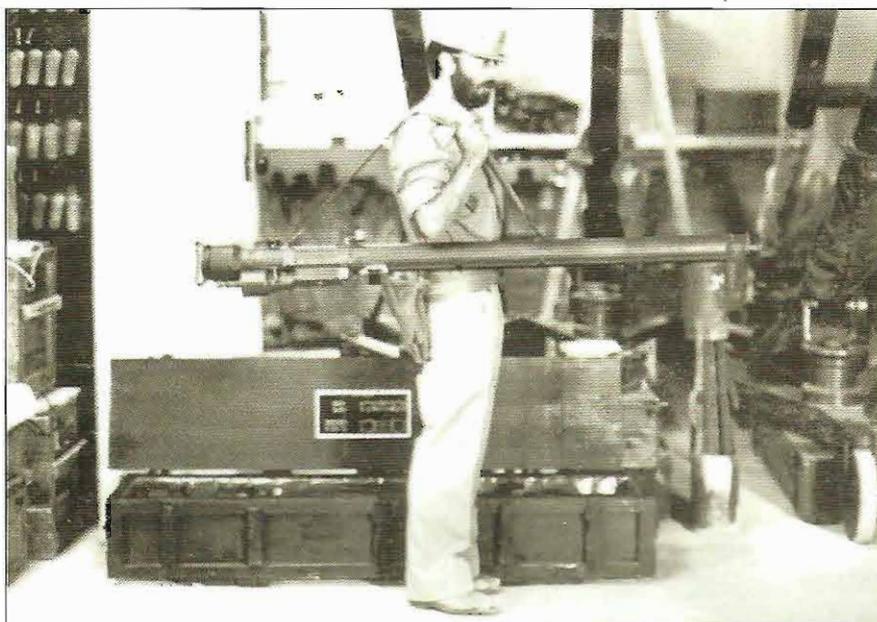
Arriba: entrada rápida en posición. Las piezas, con la ayuda de la limonera (no en vano el 105/14 era un material de montaña), se bajaban del camión mediante rampas. La operación requería el esfuerzo conjunto de dos equipos de pieza. Las prisas han dejado a la primera de ellas en una posición muy poco lucida.

Abajo: Poco después, se hacía fuego real.

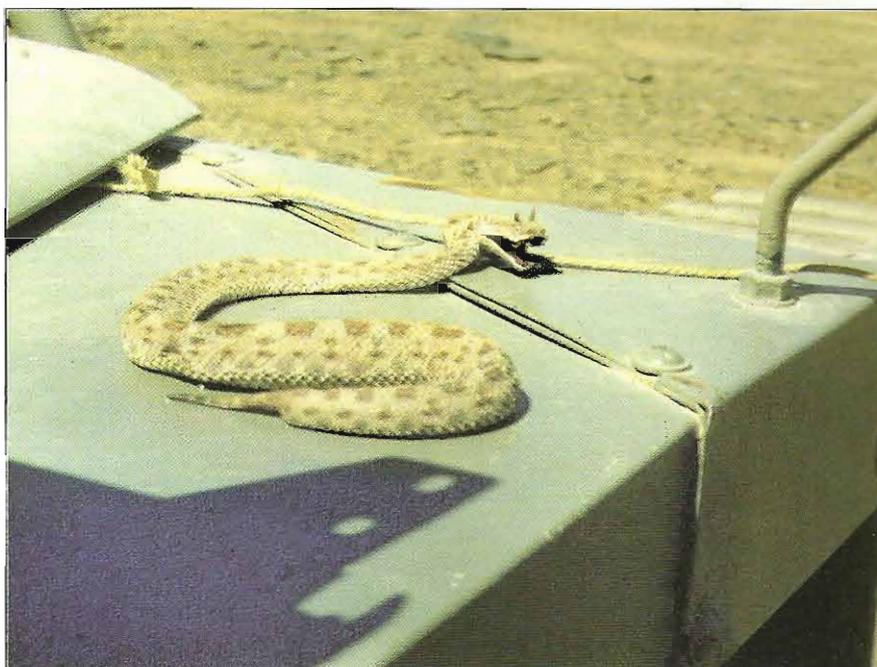




1 de julio de 1975. Durante los ataques al puesto de Haunía, al norte de Aaiún, y cerca de la frontera, las posibilidades de que los marroquíes dejaran tras de sí trampas explosivas hacían necesaria la intervención de los artificieros de Artillería. Munición encontrada: granadas de RPG-7, de mortero de 60 mm. norteamericano, de mano polacas, etc...



El entonces sargento químico artificiero polvorista de la USTM del Regimiento de Artillería del Sáhara, posa con uno de los SAM-7 capturados el 8 de junio de 1975. Tendrían que pasar varios años antes de que ETA primero, y el Ejército de Tierra después, tuvieran algo similar.



Una víbora cornuda, o "lefa", recién cazada por un artillero, posa para el fotógrafo en el Land Rover 109 del jefe de línea de piezas. La cuerda hacía que la boca del animal permaneciera abierta. Se trataba de un enemigo muy peligroso.

La Agrupación de Tropas Nómadas



por Carlos Castañón

La Agrupación de Tropas Nómadas nació en el territorio del Sáhara el 1 de octubre de 1959, y su creación obedecía a la necesidad de irradiar la acción del mando a los más alejados territorios de la provincia, apartados de los núcleos de población rural y urbana. Es decir, a todos los lugares del interior donde el único contacto con el Gobierno General sólo pudiera llevarse a cabo mediante fuerzas nómadas que acudieran a ellos.

Su composición inicial, que con pequeños matices permaneció inalterada hasta 1975, fue la siguiente:

Plana Mayor de Agrupación en la capital (Aaiún) y dos Grupos Nómadas, uno con base en Smara y otro en Villa Cisneros.

El Grupo de Smara recibió el nombre de "Saguía el Hamra" y además de su Plana Mayor, disponía de tres Compañías Montadas a camello, destacadas en el interior del territorio norte del Sáhara (subsector de Río Rojo).

El Grupo de Villa Cisneros, denominado "Capitán La Gándara", estaba organizado en Plana Mayor, dos Compañías Montadas y una Sección reforzada, pie a tierra, todas ellas desplegadas en el territorio situado al sur del Sáhara.

Además de las misiones combatientes, inherentes a toda unidad militar, la Agrupación de Tropas Nómadas tenía encomendadas otras relacionadas con la seguridad del territorio, control de costas y fronteras, información, conducción de presos, control del contrabando..., o sea, misiones de policía.

Por las características de sus misiones y del propio territorio, las Compañías Montadas se encontraban desplazadas en el interior de la provincia del Sahara, con cabeceras fijas, contando con destacamentos fijos de Sección y eventuales de pelotón y escuadra. Estos destacamentos eventuales se montaban con ocasión de concentraciones de personal indígena en pozos, aguadas o zonas de pastoreo.

La estructura dispersa de estas unidades nómadas les obligaba a estar siempre enlazadas con el mando (de Sección, de Compañía,

de Grupo o de Agrupación), para lo que disponían de buenas y potentes transmisiones.

En las plantillas de los Grupos Nómadas estaba presente el personal europeo (oficiales, suboficiales y tropa) y el indígena (suboficiales y tropa), buen conocedor, éste último, de las particularidades de las zonas desérticas y muy resistente a la durísima climatología y a las condiciones de vida del territorio. Para cumplir las misiones encomendadas, las unidades de Tropas Nómadas disponían, además de camellos y dromedarios para las Compañías Montadas, de vehículos ligeros todo terreno, tipo Land Rover, de magnífico comportamiento en zonas áridas y desérticas.

La jefatura de cada Grupo Nómada, organizaba y ordenaba a las compañías los servicios de patrulla montada a realizar, tanto su composición, el itinerario a seguir, o la duración de los mismos, con el fin de controlar las *jaimas*, las zonas de pastos, los pozos de aguadas, así como toda la información relacionada con el orden público, sanidad, etc... que se encontrara durante la realización del servicio.



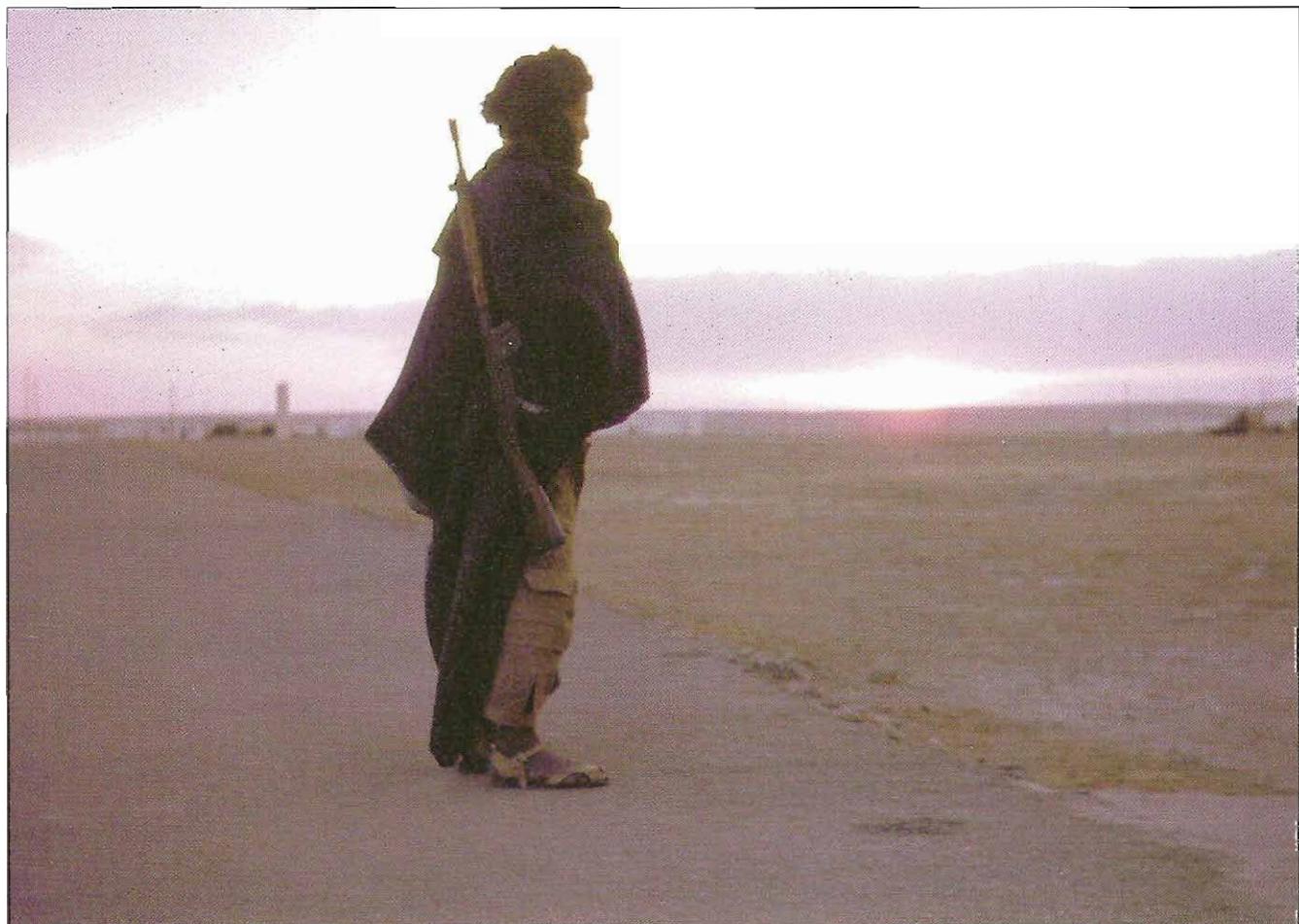
Arriba, acuartelamiento de Tropas Nómadas, y abajo, línea de Land Rovers pertenecientes a la Agrupación de Smara. Dicha Agrupación, además de su Plana Mayor, disponía de tres Compañías Montadas a camello, destacadas en el interior del territorio norte del Sáhara (subsector de Río Rojo).

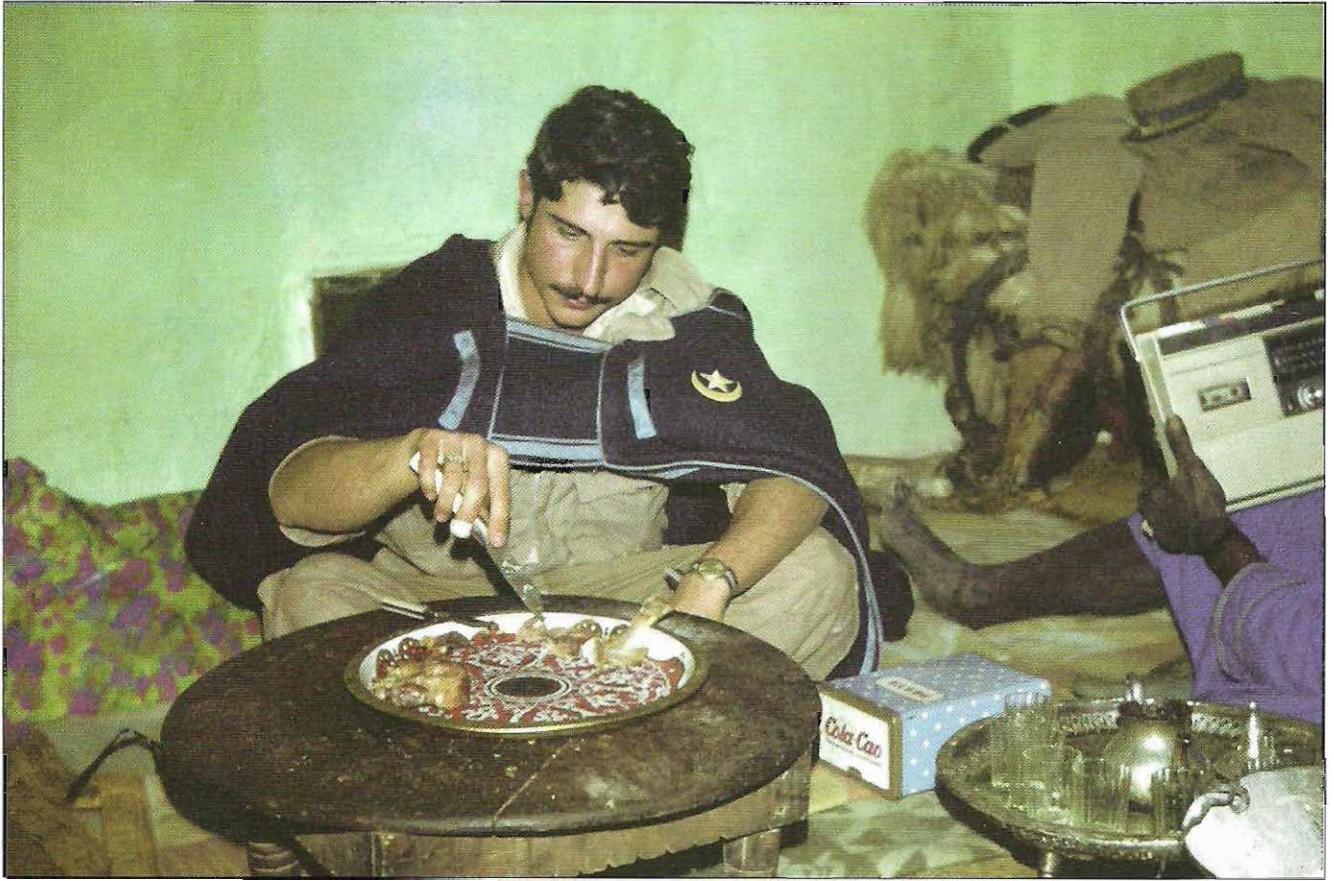




Una patrulla motorizada de la Agrupación de Tropas Nómadas, realizando un reconocimiento armado en el norte del Sáhara en 1975. La cooperación con los helicópteros de las FAMET era fundamental.



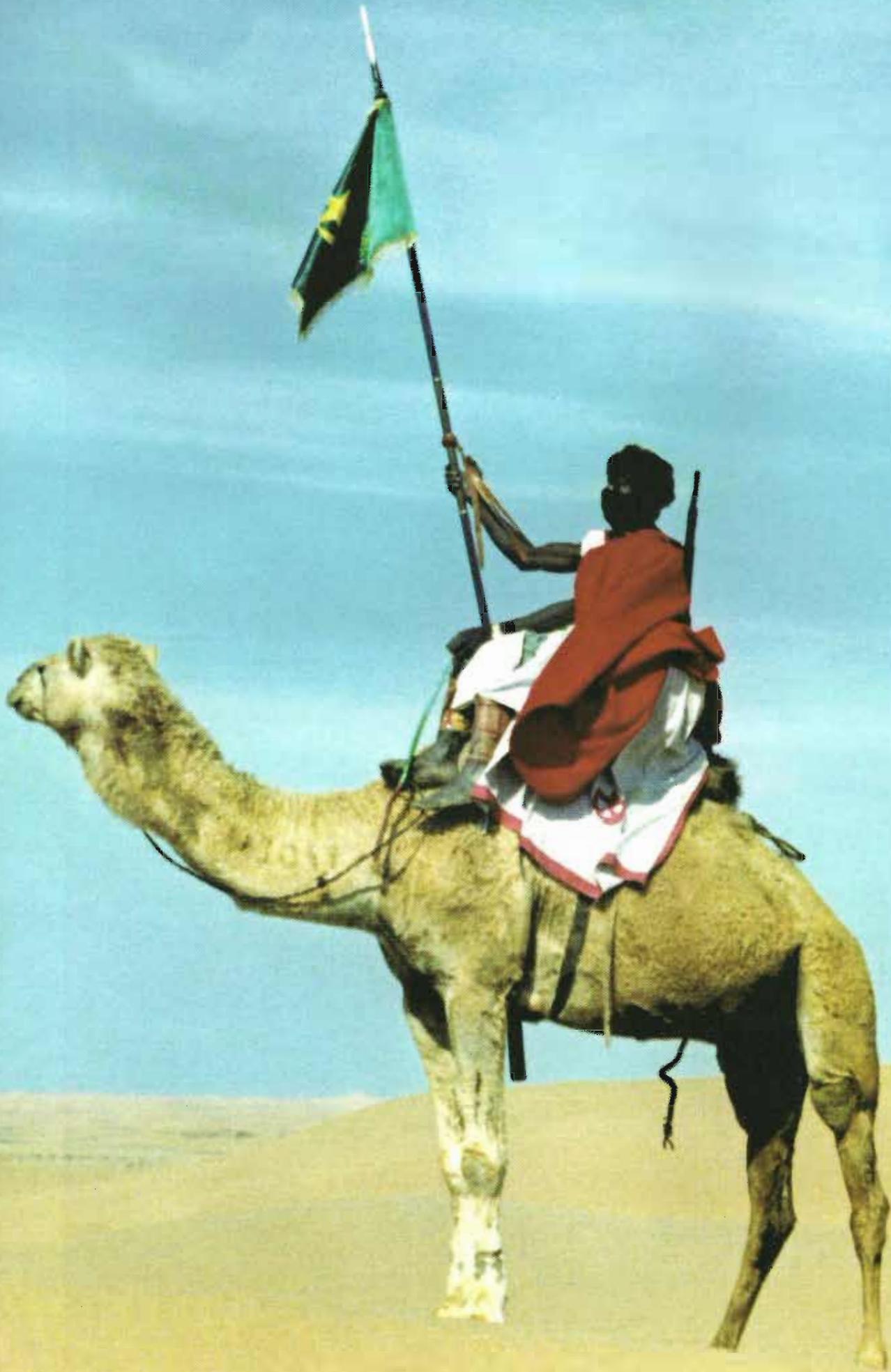


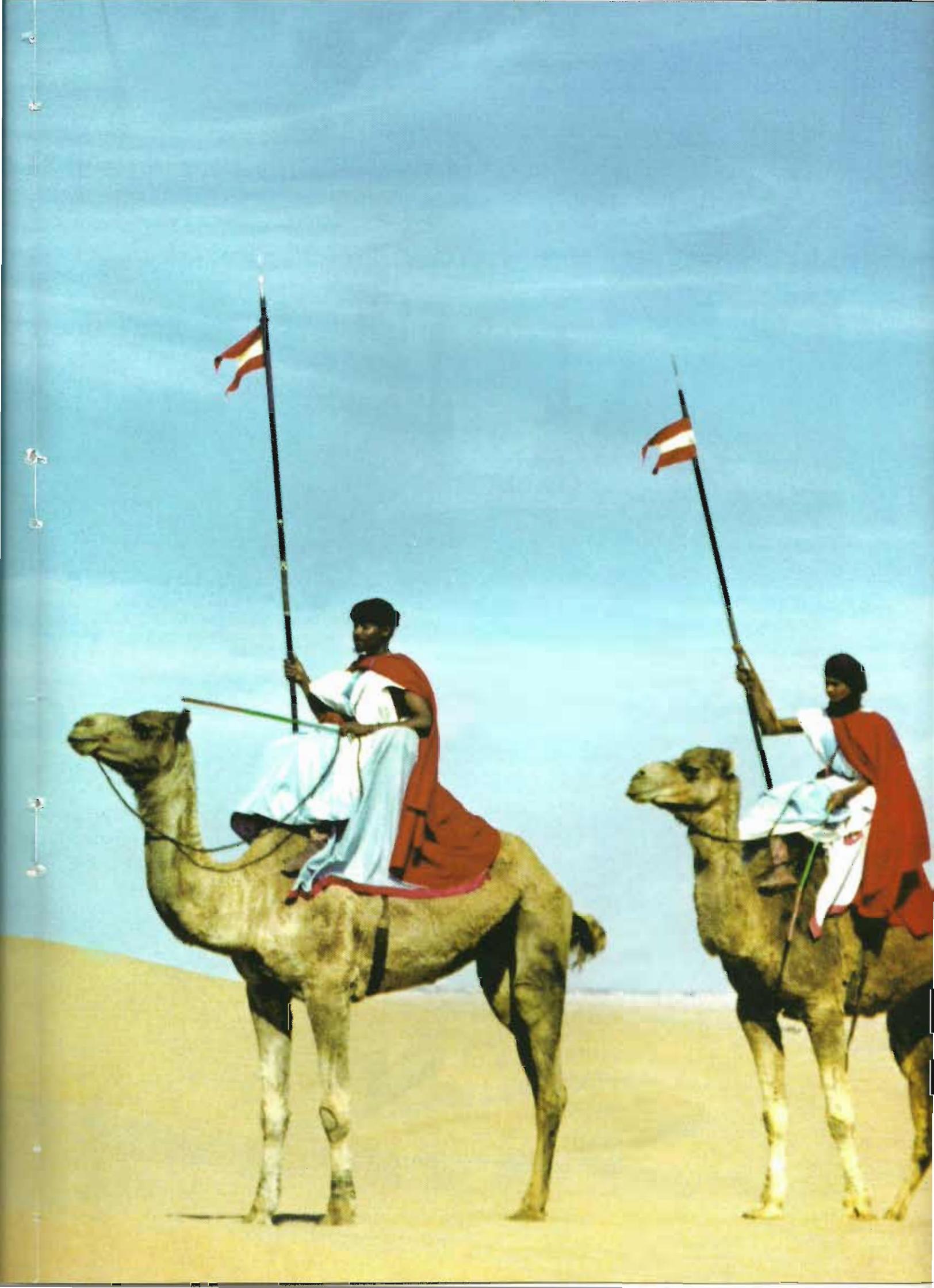


Arriba: un oficial de Tropas Nómadas, degustando unos auténticos “pinchitos morunos”. A la derecha de la foto se pueden apreciar unos vasitos preparados para tomar el té moruno, y un saharauí –del que sólo vemos brazos y piernas– manejando un moderno radiocasette. En el suelo, el omnipresente bote de Cola-Cao.

Abajo: personal autóctono y europeo de las Tropas Nómadas, llenando agua en los odres, en un pozo de la zona.





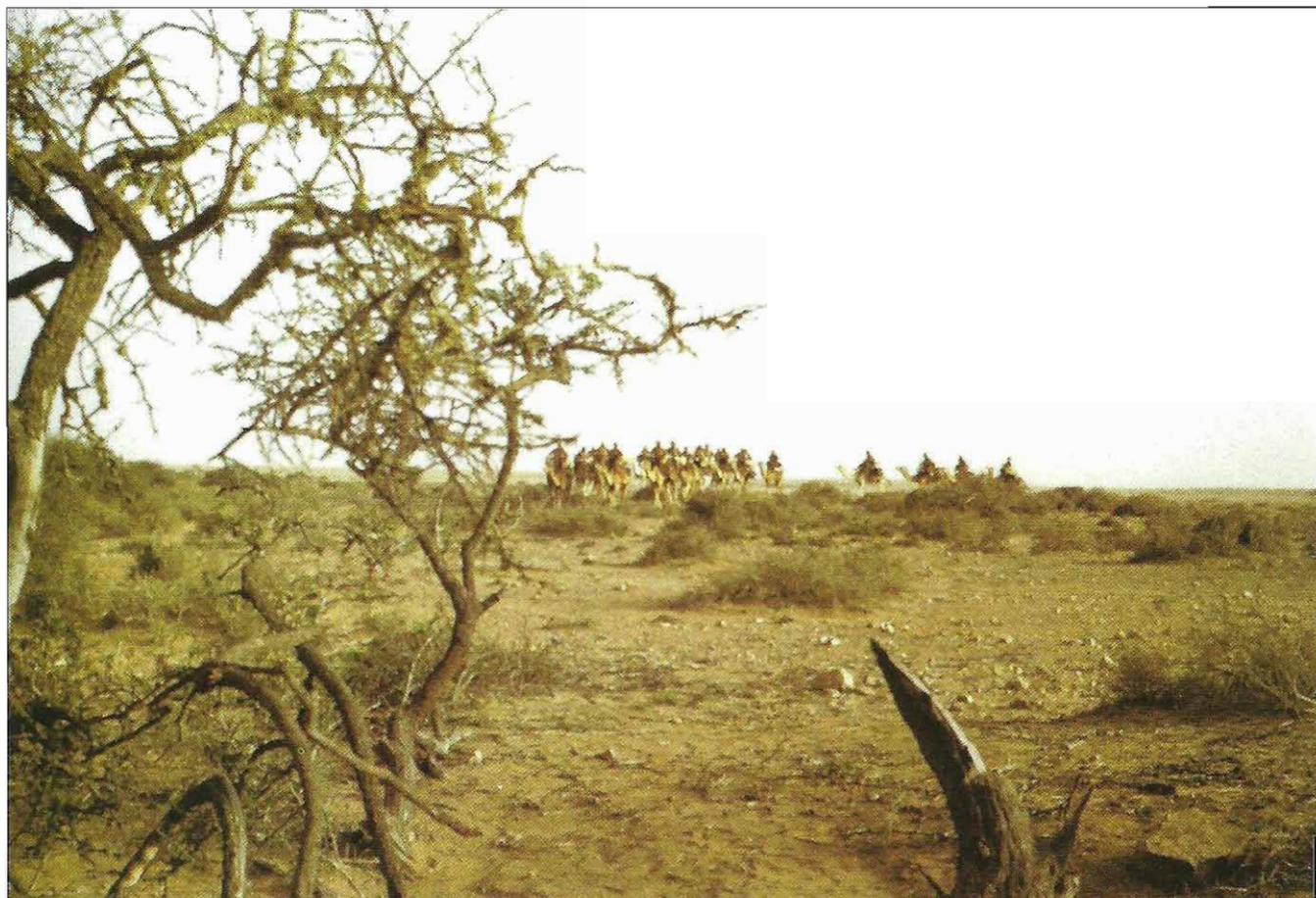




Las patrullas de Nómadas se convirtieron en imprescindibles, en la frontera del territorio español, cuando en agosto de 1974, Marruecos amenazó con la guerra como contestación al decidido empeño español de llevar a cabo el referendun en el Sáhara. Hassan II envió a la frontera cuatro batallones que acababan de regresar de Siria, donde habían luchado contra Israel junto a los soldados de Damasco. Los nómadas de la foto superior portan el "Cetmetón" FR-8







Una sección de nómadas, montados en sus dromedarios, realiza unos ejercicios de patrulla por el desierto. En estos escenarios áridos y hostiles, la montura era un medio imprescindible para sobrevivir.





La Legión Española. Los Tercios Saharianos

El sector militar del Sáhara, estaba afecto territorial y administrativamente a la Capitanía General de Canarias, y dividido en dos subsectores, Norte y Sur. En cada uno de ellos, tenía su base un Tercio de la Legión, unidad tipo Regimiento de la tropa más curtida, profesional y valiosa del Ejército español.

En el Subsector Norte, con base en Aaiún, estaba el Tercio "D. Juan de Austria", 3º de la Legión; y en el Subsector Sur, el Tercio "Alejandro Farnesio", 4º de la Legión.

El conflicto del Sáhara hizo que estas dos unidades se potenciaran de tal manera que se llegaron a convertir en las más potentes y motivadas del Ejército, con material moderno y en cantidad suficiente para cumplir sus misiones.





Arriba: de izquierda a derecha, el teniente coronel de la Policía Territorial López Huerta; el Gobernador General del Sáhara, general de división Gómez de Salazar; el coronel jefe del 3º Tercio de la Legión, Timón de Lara; y el coronel Burgón López-Dóriga, destinado en el Gobierno General. Este último había sobrevivido a un fusilamiento en 1936.

Abajo: un Land Rover 109 de 1 Tm., perfectamente camuflado, patrullando el territorio en la época de la Marcha Verde





1975. "Operación Lazo". Los legionarios patrullan por las calles de El Aaiún. Es la época de la Marcha Verde



Exhaustos por el calor y el enorme cansancio acumulado, estos legionarios aprovechan la sombra que ofrece su propio camión para tomarse un merecido descanso.



Perfecta formación de una compañía de fusiles de La Legión. En primer término, el capitán jefe; tras él, las tres secciones de fusiles, y al fondo, la sección de armas de apoyo, dotada de ametralladoras, morteros y cañones sin retroceso de 75 mm.



Un Sábado Legionario en el acuartelamiento de Villa Cisneros, sede del Tercio Sahariano "Alejandro Farnesio", 4º de La Legión, en abril de 1974.



Caballería en el desierto

Los Grupos Ligeros Saharianos de La Legión



por José Murillo Barrero

Antecedentes

Por Real Orden de 27 de julio de 1926 se creaba la Mía de Camellos de Cabo Jubi, por otra posterior, de igual rango, de 13 de octubre de 1928, nacían las Fuerzas o Tropas de Policía del Sáhara, ambas constituirían las embrionarias que sentarían las bases constitutivas de las posteriores tropas Meharistas o Saharianas de los Grupos Nómadas, cuyos cuadros de mando se nutrirían de personal procedente de las cuatro Armas de nuestro Ejército. Es en ellas donde encontramos destinados a los primeros miembros del Arma de Caballería en el Sáhara; valga como ejemplo de ello la designación y orgánica del "Escuadrón de Lanceiros a Camello".

Otra Unidad propia del Arma, que nació en el Sáhara fue el "Escuadrón de Autometralladoras- Cañón de Ifni-Sáhara" (Esc.AAC.), que se creó por la necesidad sentida de contar en dicho territorio con unidades móviles a motor, constituyéndose ésta en la década de los 40 y dotada con vehículos blindados Chevrolet.

Con posterioridad, en 1953, le fueron asignados nuevos medios auto con la incorporación de vehículos todo terreno, motos –doce de la marca "NSU"– y 18 camiones Ford Köln, que se sumaron a los blindados ya citados, de los que de una plantilla inicial de 18 vehículos solo quedaban ya 13, ocho de ellos con torre y cañón de 45 mm., similar a la portada por los CCL T-26 B soviéticos y cinco torres propias con ametralladoras, todos ellos del modelo de fabricación nacional "Chevrolet 1937".

Este nuevo aporte mecanizado dió lugar, igualmente, a una nueva designación: la de "Escuadrón de Dragones de Ifni-Sáhara", que se mantendría hasta su disolución en 1957.

El "conflicto"

A raíz de la independencia de Marruecos, reconocida por España el 7 de abril de 1956 –Francia lo había hecho sobre el suyo el mes anterior– dieron comienzo una serie de incursiones y ataques a nuestras posiciones del AOE, llevadas a cabo por el denominado Ejército de Liberación, situación que se mantuvo hasta 1958 en que se derrotó y expulsó al "YEICHT TAHARIR".

Tras una década larga, de relativa calma, en 1970, se reiniciaron las agresiones de las entonces denominadas Bandas Armadas de Liberación (BAL), procedentes del vecino reino alauita. A éstas se sumaron las perpetradas, a partir de 1973, por el constituido "Frente Popular de Liberación de Sagua el Hamra y Río de Oro" (POLISARIO) con apoyo Argelino, activos ambos hasta la definitiva entrega del territorio. El 11 de enero de 1976 se arriaba Bandera española en el A.O.E.

Fuerzas expedicionarias

En 1958, para apoyar a las fuerzas que guarnecían el territorio, fueron destacadas varias Unidades Expedicionarias procedentes de la Península, Canarias y Plazas de Soberanía, al efecto, al Arma de Caballería se le ordenó la constitución de dos Grupos Expedicionarios en base al personal y material de los Regimientos del Arma: "Santiago" n.º 1 y "Pavía" n.º 4, acantonados en la localidad madrileña de Alcalá de Henares.

Personal y material, entre ellos CCL M-24 "Chaffee", AAC M-8/M-20, semiorugas M.5 A1 "Carriers" y



toda clase de vehículos todo terreno fueron trasladados a finales de enero de 1958 al continente Africano.

En base a estos Grupos, se crearon por Órdenes Circulares de 22 y 29 de agosto de 1958 (DDOO nos. 191 y 198) los denominados Grupos Ligeros Blindados I y II, cuyos mandos siguieron perteneciendo al Arma de Caballería, no así la tropa que fue repatriada, y sustituida con tropa legionaria.

Cada Grupo Ligero se integró en la plantilla orgánica de los Tercios de la Legión, haciéndolo el I Grupo en el 3º Tercio (Aaiún, Subsector Norte) y el II, en el 4º Tercio (Vila Cisneros, Subsector Sur).

El ya agotado material automovil fue sustituido gradualmente, en 1960 se incorporaron los camiones blindados de transporte de tropas GMC C-15 TA "Trumphy" de origen canadiense, que en elevado número, 72 unidades, mecanizaron los Tercios.

Con fecha 1 de enero de 1966, se produjo un nuevo cambio en la denominación de los Grupos, sin afectar a su composición, pasando a llamarse Grupos Ligeros

Saharianos. En este mismo año se recibieron las nuevas "Autotrallense Legera" AML-245 Panhard en sus versiones con cañón H-90/33 y la de mortero de retrocarga, tipo HE-60/7 y, de la misma familia, el vehículo de transporte de tropas VTT M-3 "Búfalo".

Por último, organizadas las fuerzas en Agrupaciones Tácticas (AGT), el G.L.S. I lo hace en la AGT "Lince" y el GLS II en la AGT "Gacela".

El 6 de noviembre de 1975, los primeros integrantes de la denominada "Marcha Verde", cruzaban el paralelo 27º 40' límite de nuestra frontera Norte, cuatro días después se retiraban sin haber llegado a "tomar el té en el Aaiún", como había anunciado el monarca alauita, Hassan II.

Hay que dejar constancia que también diverso personal del Arma de Caballería, ocupó destinos existentes, tanto en Centros y Unidades dependientes de la Presidencia del Gobierno, como en otros casos, en cuarteles del Ejército en el AOE.

Epílogo

Tras el abandono del territorio, en 1976, en lo que hace a las Uni-

dades de Caballería Legionaria, el GLS II fue disuelto, mientras que el GLS I fue trasladado a la Isla Canaria de Fuerteventura, perdiendo su calificación de "Sahariano" y adoptando el de "Grupo Ligero de Caballería de la Legión", hasta que en 1980 un nuevo traslado lo llevó a Ronda (Málaga), donde como "Grupo Ligero de Caballería Reyes Católicos" permaneció hasta 1987, año en el que fue desactivado, terminando así el galopar de la Caballería en la Legión Española.

El material -sus AMLs-, fue dado de baja, recibiendo los nuevos blindados de fabricación nacional BMR-VEC-625 con torre cañón H-90, la misma que portaban las AMLs. H-90/33 anteriormente.

Página siguiente, abajo: acuartelamiento de Villa Cisneros. Tras dos Land Rover de 1 Tm., vemos varias Panhard AML H-60 y H-90. En primer término, la mascota de la unidad.



Arriba: recién pintadas en un chiscante amarillo-ocre, dos Autoametralladoras Panhard H-60 del 4º Tercio de La Legión "Alejandro Farnesio", patrullan cerca del pantalán de Fos-Bucraa, auténtico trasfondo económico del territorio del Sáhara, además de su extraordinario banco pesquero.





Arriba: Dos de los modelos de Autoametralladora Ligera de los que dispuso nuestro Ejército, las Panhard AML H-60 (dotadas de mortero de 60 mm. como arma principal) y AML H-90 (dotadas de cañón de 90 mm. como arma principal).

Abajo: junto al "Viva España", en cristiano y en árabe, pintado en esta tapia del Sáhara, permanece expectante una AML-90 de la unidad de Caballería de La Legión.

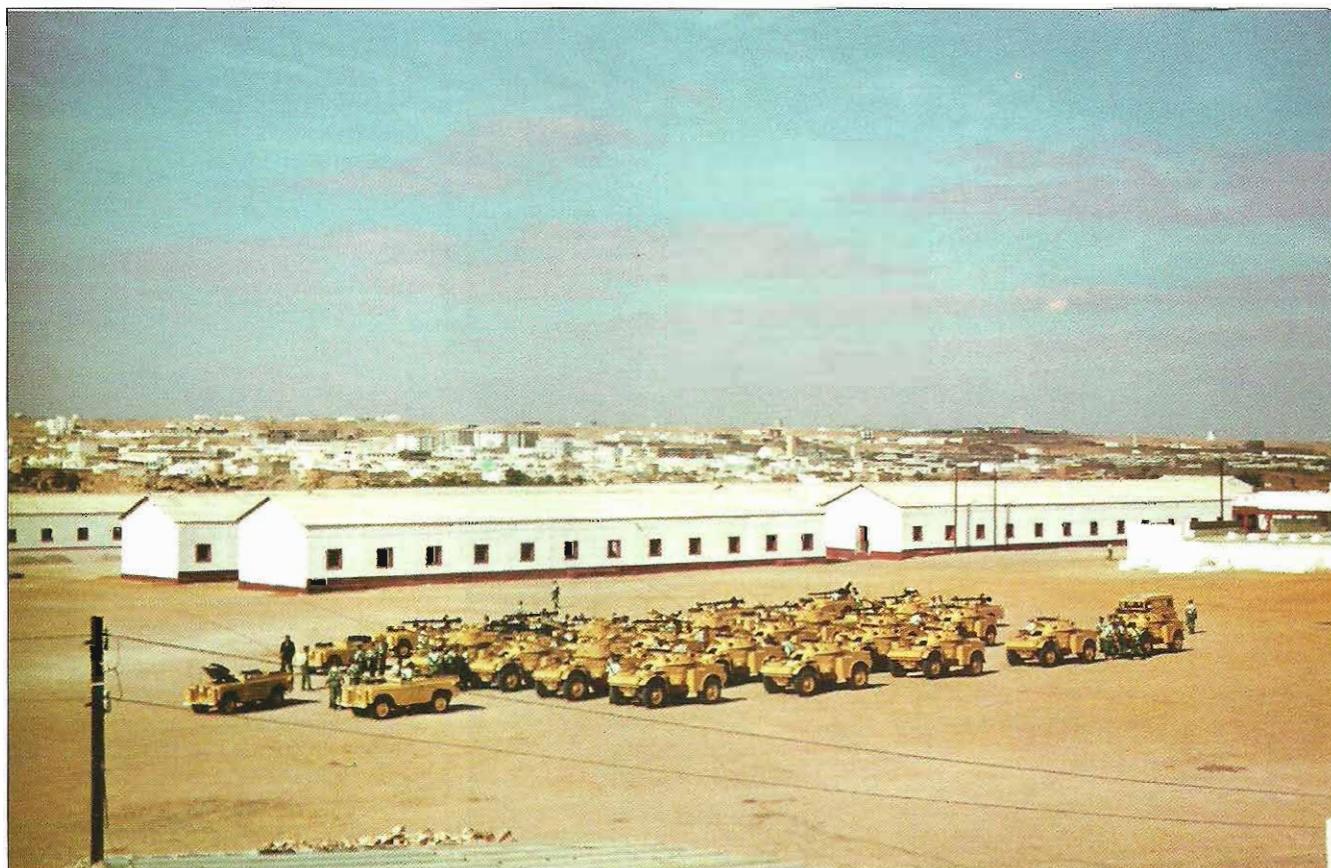




Arriba: La defensa antiaérea a baja cota, estaba encargada a los ubicuos cañones automáticos monotubo Oerlikon 5TG de 20/120 mm., dignos sucesores de sus homónimos de 20/65 mm. de la guerra civil y de la postguerra.

Aunque podían ir remolcadas, en el Sáhara iban montadas sobre camiones Pegaso 3045 por las especiales condiciones del terreno y las características de su empleo.

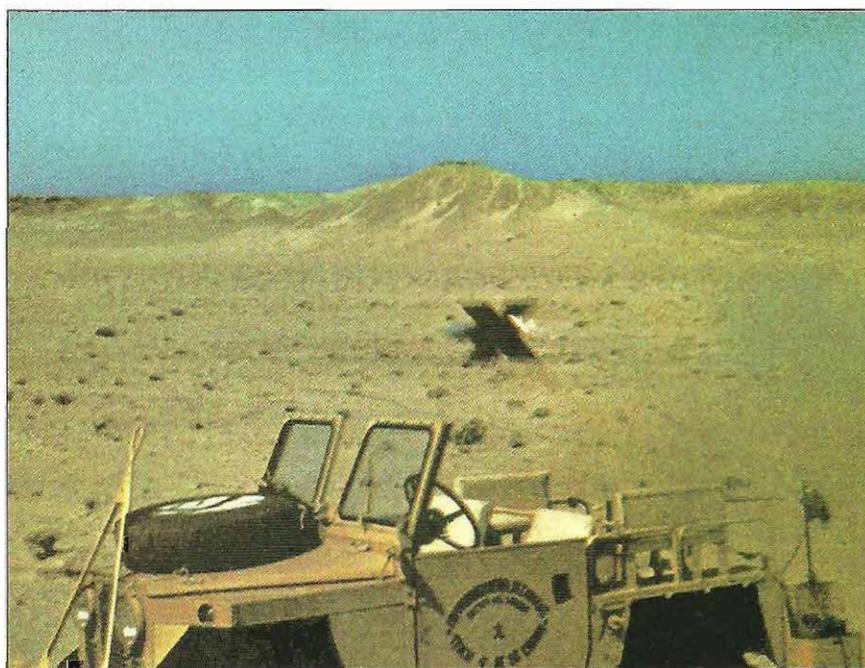
Abajo: La plantilla al completo de vehículos blindados Panhard, del GLB del Tercio Alejandro Farnesio, IV de la Legión, en su acuartelamiento de Villa Cisneros.





Una avioneta de enlace Dornier 27 sobrevuela la formación militar de un Grupo Ligero Sahariano. En la imagen podemos identificar autoametralladoras-cañón Panhard AML H-90, camiones REO, camiones Pegaso 30/45, ametralladoras antiáreas monotubo Oerlikon de 20 mm. y Land Rover de 1 Tm.

Vista en detalle del lateral derecho de una autoametralladora Panhard AML H-60, con la portezuela lateral abierta. Dentro, se aprecia con toda nitidez el puesto del conductor.



Uno de los medios más modernos de los que disponían los Grupos Ligeros Saharianos de la Legión, eran los misiles filoguiados contracarro Bò 810 "Cobra" 2000, de origen alemán. El vehículo utilizado era un Land Rover 88 tipo militar, del que estaban provistas muchas unidades destacadas en territorio sahariano.

Las unidades acorazadas en el Sáhara 1971-76



Recuerdos africanos

La Compañía de Carros Medios de La Legión "Bakali"

por Antonio Candil Muñoz

«El orgullo de los hechos de las tropas acorazadas no debe llevarlas a descansar sobre sus laureles, sino a servirles de acicate para, por medio de una diligente instrucción, conseguir una perfección cada vez mayor»

(General Guderian)

En 1970, la unidad acorazada más moderna del Ejército español era la Compañía de Carros Medios del Tercio "Don Juan de Austria", III de la Legión, dotada con carros de combate AMX-30, que se había constituido oficialmente con fecha 1 de noviembre en El Aaiún, en el entonces Sahara Occidental. En total se habían recibido directamente de Francia 19 carros de combate AMX-30, pasando 18 de ellos a integrar la citada unidad mientras que un único

ejemplar se mantenía en la sede de la Escuela de Aplicación y Tiro de Infantería en Madrid, reservado, esencialmente, para tareas de enseñanza y experiencias.

Hasta primeros de octubre de 1974 la única unidad acorazada existente en lo que fue provincia española del Sahara, excepción hecha de los dos Grupos Ligeros Saharianos de la Legión, equipados con vehículos ligeros acorazados de ruedas AML 245 Panhard, siguió siendo la citada Compañía de Carros Medios del III Tercio de la Legión. Consideraciones importantes movieron al Mando a reforzar estos medios acorazados existentes en la zona, y así, a finales del mismo mes, se incrementaron los medios disponibles con la llegada a la zona del II Batallón de Carros Medios del Regimiento de Infantería Acorazada "Alcázar de Toledo" nº 61, -que des-

plazó carros M-48 A1-, junto al Grupo de Artillería Autopropulsada XII de la Brigada Acorazada XII, que estaba dotado de obuses autopropulsados M-109 de 155/23 mm.

En total, durante la última quincena de octubre de 1974, llegaron al sector del Sahara dos compañías del II Batallón del RIAC 61, con 16 carros M-48A1 cada una, más la Compañía de Plana Mayor y la PLM de Mando del II Batallón, alojándose en el acuartelamiento del III Tercio, en Sidi-Buya y pasando a formar, con la compañía de AMX-30 del Tercio, un batallón directamente dependiente de la Jefatura del Sector.

En total eran 18 carros AMX-30, 35 carros M-48 A1, 2 TOA,s, de transporte de personal M-113 A1 y 2 TOA's de Mando M-577 A1, además de los vehículos ruedas orgánicos del Batallón; faltaban únicamente

los morteros pesados de 120 milímetros y los carros ligeros de la Sección de Reconocimiento que, finalmente, se sustituyeron por AML 245 Panhard H-90/33 con cañón de 90 mm. para paliar su falta.

El Batallón así constituido tenía, sin duda, una cierta fuerza disuasora y representaba la única fuerza decisiva y resolutoria de que disponía el Sector. Por otra parte aquella unidad era única en su género, por lo insólito de ser una Unidad mixta de "pistolos" y "legías", aunque sólo fuese a efectos tácticos y de instrucción.

El Batallón se adaptó enseguida a la nueva situación; noviembre fue un mes de instrucción intensiva de tripulaciones y de Sección, y ya una compañía, de carros M-48, participó a principios de noviembre en un tema táctico, en las inmediaciones de Hagunía, en íntima colaboración con el Grupo Ligero de Caballería del Tercio III, cuyo objetivo era realizar un ataque de flanco sobre una penetración enemiga, poniéndose de manifiesto las posibles dificultades de enlace y coordinación que podían surgir, para intentar subsanarlas progresivamente. El resto de las unidades fueron habituándose, a ese nuevo compañero que era el carro de combate, ya que hasta la fecha, la existencia en el territorio de una única compañía, lo había hecho prácticamente imposible, debido a las enormes distancias y a la diversidad de unidades. Cuando este Batallón

empezaba a ser operativo, la situación exigió una mayor concentración de los medios disponibles y se pudo realizar en mayor grado esa instrucción en común.

Hasta las Navidades de 1974 la actividad de Batallón fue esencialmente de una intensa y continua instrucción, ejercitándose los oficiales en numerosas patrullas de reconocimiento para familiarizarse con el terreno y las posibles zonas de operaciones. En diciembre se realizó un ejercicio de cuadros con la idea básica de una penetración en dirección Sequem-Hagunía-El Aaiún para, en enero, realizar ese mismo tema, ya todo el Batallón en combinación con otras Unidades y contando con ese apoyo aéreo tan necesario en el desierto hasta el punto de llegar a ser imprescindible.

Viene a mi memoria un comentario del Mariscal Rommel sobre la guerra en el desierto, en el cual la comparaba a la guerra naval, afirmando que en el desierto no hay zonas prohibitivas para los carros y lo que prevalece es anticiparse a las intenciones del enemigo, en suma, el combate de encuentro; si acaso en lo que se refiere a la viabilidad del desierto fue Rommel extremadamente riguroso, no lo fue tanto al hablar de movilidad, de rapidez y de adivinar las intenciones del enemigo... , Bardia, Sollum, Bengasi, Sidi Rezegh y Tobruk lo demostraron y posiblemente la suerte final en El Alamein hubiera sido otra si la capacidad logística del *Africa Korps* no se hubiera agotado.

Inicialmente, en el Sahara Occidental hubo que hacer frente a

muchos problemas: la adaptación del material y del personal a las condiciones de vida del desierto, enlace y coordinación entre las pequeñas unidades, y sobre todo de las compañías y del mando del batallón de carros M-48 con la compañía de AMX-30, en cuanto que ésta presentaba otros problemas diferentes debido a las características especiales de su material.

A pesar de todo no hubo gran dificultad en incluir a los AMX-30 en un Batallón cuyo grueso lo formaban carros M-48. En lo referente a transmisiones, los equipos norteamericanos VRC-12 del M-48 y TR-VP113 del AMX-30 eran perfectamente compatibles. En cuanto a mantenimiento, ya era un poco más problemático, al ser necesario el desdoblamiento de los dos escalones, contando la compañía de AMX-30 con un segundo escalón propio y otro segundo escalón los M-48, así como también los terceros escalones dependientes de Parque y Talleres de Automóviles. El municionamiento era otro inconveniente ya que, exceptuando las ametralladoras pesadas de 12,70 milímetros, todo el armamento era diferente, siendo de 105 mm. el cañón del AMX-30 y de 90 mm. el del M-48, así como las ametralladoras de 7,62 milímetros, que en el AMX30 empleaban el calibre OTAN (7,62x51) y en el M-48, el calibre standard USA .303 (7,62x63); no cabe duda de que en combate esto hubiera representado un engorroso contratiempo al tener el Batallón que desdoblar su tren de combate. Respecto a los demás, el programa de instrucción era el mismo para

Un AMX-30 de la Compañía "Bakali" es transportado sobre una plataforma Trabosa y remolcado por una cabeza tractora Pegaso 2040/50





todas las compañías y hubo una gran compenetración de todo el personal con la misión a cumplir.

En marzo de 1975, después de haber conseguido un buen nivel de operatividad, y sin descuidar su perfeccionamiento, el Batallón comenzó una fase nueva para que las compañías dedicaran una parte de su instrucción a aclimatar el personal al desierto, sobre todo las compañías de M-48, cuyo personal procedente de la península era de reemplazo —no así la compañía de AMX-30, cuyo personal voluntario en la Legión estaba más acostumbrado y tenía más experiencia y un mayor conocimiento del terreno—. En circunstancias normales esta fase debiera haberse hecho simultáneamente a la puesta a punto de la Unidad, combinando marchas..., etc., con la instrucción táctica y técnica propia de unidades acorazadas; allí, la peculiar y urgente situación, quizá, exigió un gran esfuerzo, debiendo sacrificar algunos aspectos menos importantes de esta instrucción.

Mayo de 1975 fue un mes duro que puso a prueba el estado opera-

tivo del Batallón, ya que durante más de quince días se estuvieron haciendo constantes salidas nocturnas con regresos al amanecer y ocupación de posiciones de partida, así como prácticas continuas de los equipos de visión nocturna de rayos infrarrojos.

La actividad principal del mes de julio fue un ejercicio de aproximación a la zona de Smara empleando los vehículos especiales portacarros, con objeto de comprobar el rendimiento de los mismos y de realizar un tema táctico con la VII Bandera de la Legión. Disponía entonces el Batallón de 15 vehículos portacarros, cinco de ellos Pegaso 2040/50 con plataforma Trabosa, y el resto los Barreiros, diseñados para transportar cualquier tipo de carro, M-48, M-47 o AMX-30; el camión Pegaso sólo podía transportar el AMX-30, cuyo peso era menor. El transporte y la marcha táctica de una unidad acorazada sobre vehículos especiales portacarros se reveló, ya entonces, como un procedimiento eficaz para aproximarla al lugar deseado con el mínimo desgaste de material y personal, siem-

Ante el paulatino avance de la Marcha Verde marroquí, un AMX-30 de la Compañía "Bakali" monta guardia de seguridad durante la llamada "Operación Lazo".

pre que los itinerarios elegidos reunieran las debidas condiciones de seguridad y practicabilidad, y se contara con el apoyo aéreo necesario. Por otra parte, como los trayectos serán normalmente largos, del orden de los 300 kilómetros y superiores, el material deberá ser lo suficientemente duro, resistente y sobrio como para permitir el traslado de unos medios tan pesados como son los carros de combate, cuyo peso medio, independientemente de los tipos, hoy es del orden de las 70 Tms. pero entonces era del orden de entre 40 y 50 Tms.

Finalizando agosto, el Batallón demostró lo que podía dar de sí una unidad acorazada cuando dispone, al menos, de los mínimos medios necesarios para el cumplimiento de su misión. Del 25 al 29 del citado mes, ambos días inclusive, realizó una marcha táctica hacia la frontera Norte del territorio, tomando como dirección de

marcha: El Aaiún-Hagunia-Tuef Selman (hito 46). Se contó para este ejercicio con 13 carros por compañía, más los carros y TOA,s de la PLM y se emplearon cinco vehículos portacarros, para rendir servicios, principalmente como vehículos de recuperación. El objeto del ejercicio era comprobar las posibilidades del Batallón de carros en una acción a gran distancia de su base principal y llevada a cabo sólo con sus medios, así como medir también la capacidad para ejercer su acción más al Norte; pudo también perseguirse la intención de afirmar la capacidad de nuestras Fuerzas Armadas para resolver cualquier cambio en la situación existente por extremo y radical que éste fuese.

El Batallón inició la progresión sobre las 08,00 del día 25 de agosto, con un despliegue en columna, a caballo de la pista asfaltada Aaiún-Hagunía, con la sección

RECO en punta de vanguardia y constituyendo la vanguardia la compañía de AMX-30, siguiendo la 6ª compañía de carros M-48, Plana Mayor y trenes de Batallón en el grueso y la 7ª compañía cerrando la marcha. Como la finalidad era sobre todo didáctica, ante cualquier avería todas las unidades tenían orden de detenerse hasta que ésta fuese solucionada. El recorrido total, con trayectos de ida y vuelta era de unos 290 kilómetros, aproximadamente, y lo cierto es que no hubo un gran porcentaje de averías; tres AMX-30 tuvieron fallos en el sistema de inyección de combustible, pero sólo uno hubo de ser transportado en un vehículo portacarros de modo imprescindible. En cuanto a los carros M-48 A1, debo decir que se comportaron admirablemente, aún siendo un material mucho más desgastado, y en teoría, más sujeto a averías. Sólo un M-48 necesitó ser transportado, utilizándose el resto de

las plataformas para aquellos carros que, aún no siendo absolutamente imprescindible transportarlos, era conveniente no realizarlos la marcha por sus propios medios para evitar un mayor desgaste. El día 27, desde las inmediaciones de Hagunía, la sección de carros AMX-30 que entonces yo mandaba, realizó un reconocimiento del hito 46, en la frontera con Marruecos, convenientemente cubierto por un escuadrón del Grupo Ligero Sahariano II. Al amanecer del día 28 se iniciaba el regreso hacia El Aaiún, a donde se llegó en la madrugada del 29, tras una marcha nocturna en la que todo el Batallón utilizó exclusivamente los equipos de visión nocturna mediante infrarrojos.

Septiembre fue un mes que representó una labor minuciosa de entretenimiento, después del amplio plan de actividades llevadas a cabo. Octubre y noviembre fueron meses de incertidumbre; tras la famosa Marcha Verde llegó la retirada de España del territorio y su entrega a las autoridades marroquíes.

El Batallón de Carros ocupó posiciones de partida a caballo del eje Aaiún-Hagunía durante todo el tiempo que duró la aproximación de la Marcha Verde hacia la frontera Norte del territorio, con objeto de enfrentarse no a la citada movilización sino a una hipotética penetración de elementos motorizados y acorazados marroquíes que podría haber tenido lugar más al Este de la línea de progresión de la Marcha Verde. El Mando no andaba muy descaminado pues, a finales de noviembre, y tras los primeros acuerdos establecidos con Marruecos, sería una unidad acorazada de las Fuerzas Reales, integrada esencialmente por carros T-54, la que alcanzó El Aaiún y se estableció en el acuartelamiento del Tercio en Sidi-Buya.

Diciembre de 1975 fue el mes que marcó el punto final en la historia de este Batallón sahariano,

La Compañía de Carros de Combate Medios AMX-30 de La Legión fue heredera directa de la tradición carrista legionaria, instaurada en el Cuerpo durante la Guerra Civil Española. Los carros eran los más modernos de la época y superaban ampliamente a los que había en servicio en el Ejército.





Arriba: La Compañía "Bakali" formada en las inmediaciones de Smara.

Abajo: El método más rápido para el transporte de los carros en el desierto, además de ser el que los mantenía operativos para su ulterior utilización en la hipotética zona de conflicto, era sobre plataformas portacarros. Aquí vemos las denominadas Trabosa, de fabricación nacional, junto a los camiones Pegasus 2040/50, también de patente española.



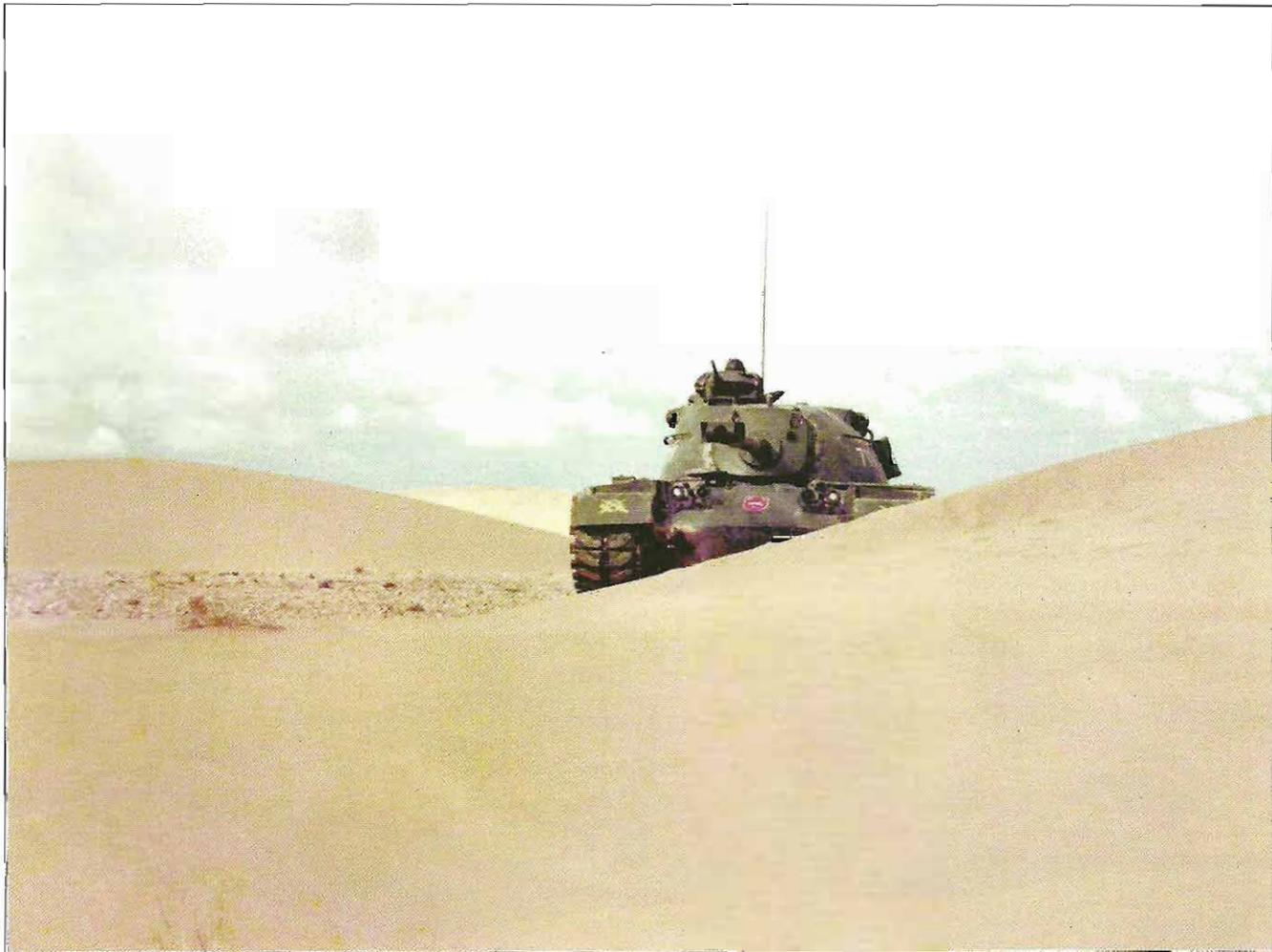


Tres magníficas vistas de los primeros AMX-30 de nuestro Ejército. Diecinueve de ellos se adquirieron directamente a Francia mediante un Acuerdo de Cooperación Militar hispano-galo, rubricado el 22 de junio de 1970. Más tarde, se tomaría la decisión de comprar la patente y fabricarlo en España.

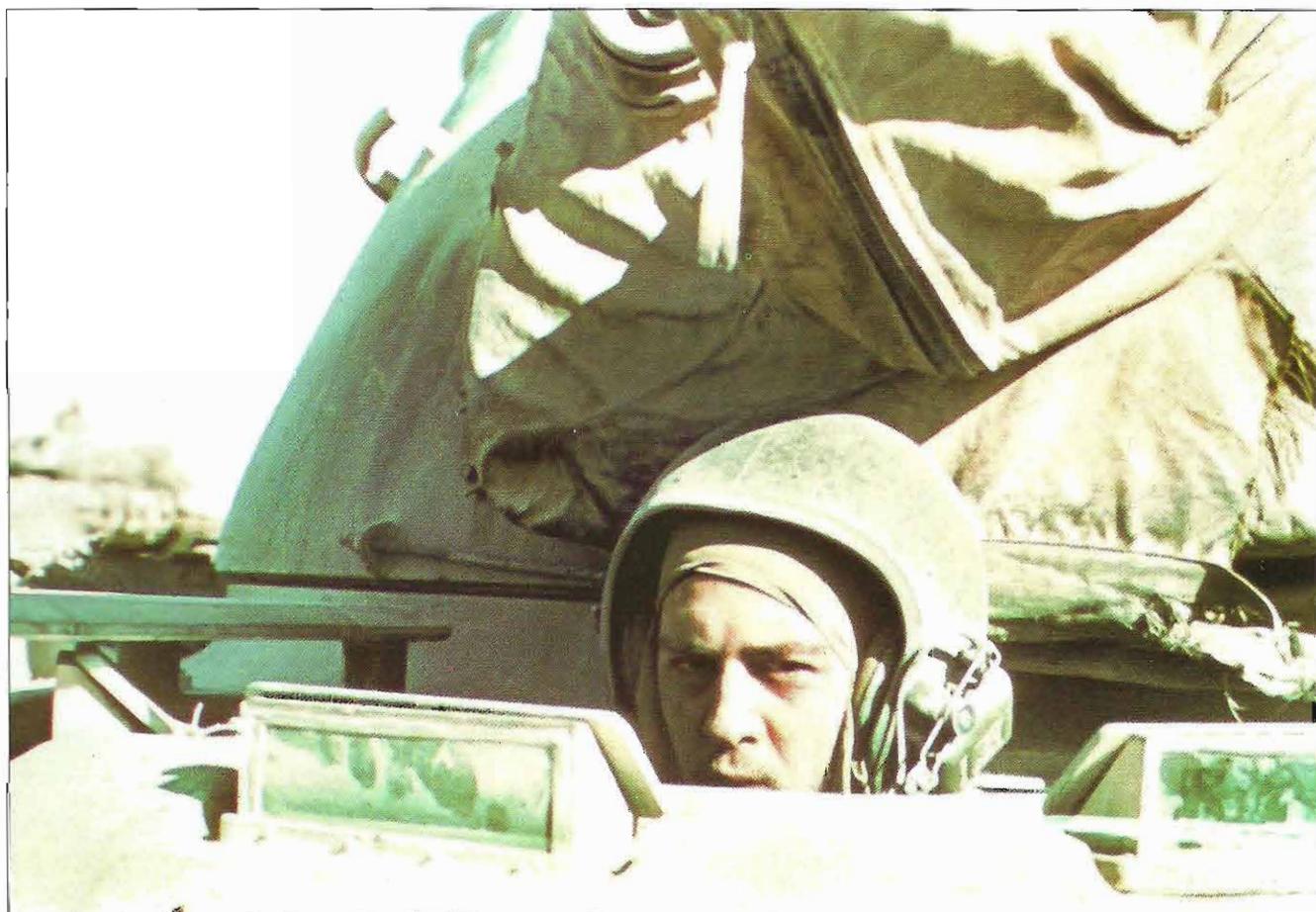
cuya actuación, a lo largo de todo el tiempo que duró su misión estuvo siempre enmarcada en el verso de Calderón *"...Aquí la más principal hazaña es obedecer y el modo cómo ha de ser es ni pedir ni rehusar..."*, que todos conocemos.

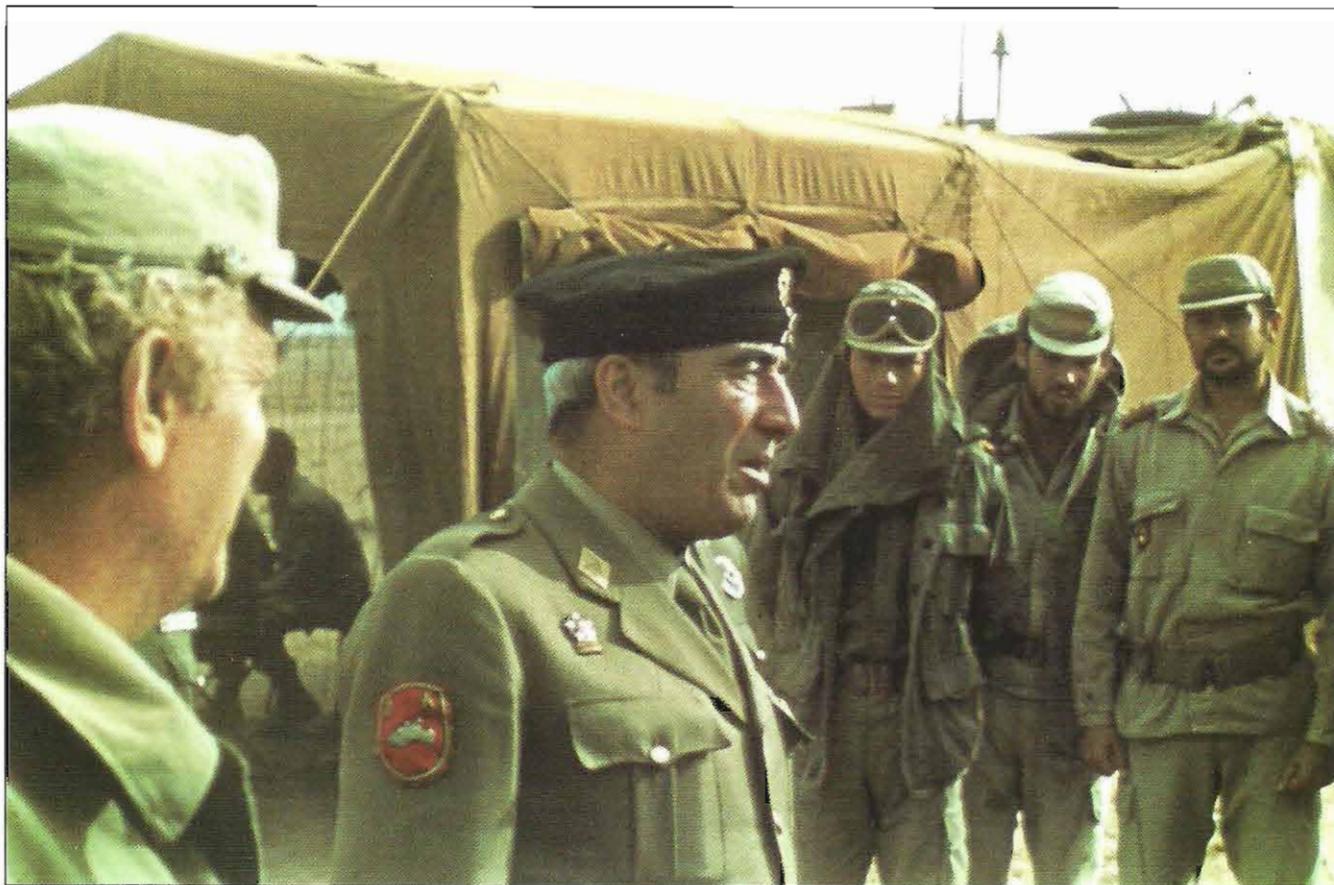
A mediados de mes se embarcó la Unidad para la Península, disolviéndose la compañía AMX-30 del III Tercio, cuyos carros fueron a engrosar el Batallón de Carros Medios del RIMZ Uad-Ras 55, de la Brigada Mecanizada XI, que entonces comenzó a cambiar sus M-47 "Patton" por los nuevos AMX-30 ya fabricados en España, por la empresa Nacional Santa Bárbara, y regresando el resto de las unidades al RIAC Alcázar de Toledo 61, de donde procedían.

Página siguiente: En previsión de los evidentes peligros que se cernían sobre la provincia española del Sáhara Occidental, se organizó un batallón expedicionario de la Brigada Acorazada XII, de la División Acorazada. Se desplazaron a la zona dos compañías del II Batallón del RIAC 61 "Alcázar de Toledo", con 16 carros M-48A1 cada una, más la Compañía de Plana Mayor y la PLM de Mando del II Batallón, alojándose todos ellos en el acuartelamiento del III Tercio, en Sidi-Buya. Los carros y los vehículos de apoyo fueron pintados convenientemente para adaptarse al terreno desértico en el que a partir de entonces operarían.









El general jefe de la Brigada Acorazada XII, general de brigada, Emilio Martín García, visitando a sus unidades desplegadas en el Sáhara. En la imagen, arengando a los hombres del Grupo de Artillería Autopropulsada (ATP XII), que acababan de perder a cinco de sus hombres en Tah, como consecuencia de la explosión de una mina. Los fallecidos eran el teniente Luis Gurrea Serrano, el sargento Diego Cano Nicolás y los artilleros José Porcar Escriba, José Otero Amohedo y Miguel Casanova Carbonell





Las piezas autopropulsadas de campaña M-109, de servicio en el Grupo ATP-XII, en una bella estampa sahariana. Cada una de ellas tenía a su servicio, un vehículo blindado de orugas M-548 (TOA de carga), para labores de municionamiento, como el mostrado en la foto inferior.





Todos los vehículos destacados en el Sáhara, procedentes de la península, al cabo del tiempo fueron pintados en tonos miméticos, para adaptarse a la especial vegetación y climatología de las tierras africanas. Aun así conservaron sus particulares emblemas de unidad, con el omnipresente escudo rojo y blanco de la División Acorazada Brunete nº 1.





El gobierno del territorio

por José Santocildes

La administración del Estado en el Sáhara, la provincia española número 53 y la que contaba con más autonomía de todas, siempre estuvo representada por un militar, el cual era, a la vez, Gobernador General y Jefe de las Fuerzas Militares. Como Gobernador General tenía un organismo denominado Secretaría General del Gobierno del Sáhara, al estilo de un Gobierno Civil Provincial, aunque muchas veces compuesto por militares en puestos civiles, y como jefe militar tenía su correspondiente Estado Mayor. En 1975, el Gobernador General era el general Federico Gómez de Salazar, el Secretario General, el coronel de Ingenieros Luis Rodríguez de Viguri y Gil, y el Jefe de Estado Mayor, el coronel de Artillería José María Burgón López Dóriga; este último había sobrevivido a un fusilamiento en 1936.

Como Gobierno dependía, desde los años cuarenta, de la Dirección de Marruecos y Colonias, que pronto pasó a denominarse Direc-

ción General de Plazas y Provincias Africanas, integrada en Presidencia de Gobierno.

Tras la Guerra de Ifni, la fuerza militar que se estableció en el Sáhara, a finales de 1958, era de 6.406 hombres, de los cuales sólo 292 eran nativos.

En 1960, las misiones estrictamente policiales fueron encomendadas a la Policía Territorial de la Provincia del Sáhara, desgajada de las Tropas Nómadas.

Tres años más tarde los efectivos militares eran cerca de 15.000 hombres, de los que el 10 por ciento eran policías territoriales. De esos cerca de 1.500 policías, la mayor parte eran indígenas.

Durante los años sesenta y setenta la Policía Territorial sufrió numerosas bajas, tanto de las "Bandas Incontroladas" y efectivos regulares de las FAR marroquíes, como del POLISARIO.

En 1975 permanecía en Aaiún, una compañía de la Policía Armada en misión antidisturbios.

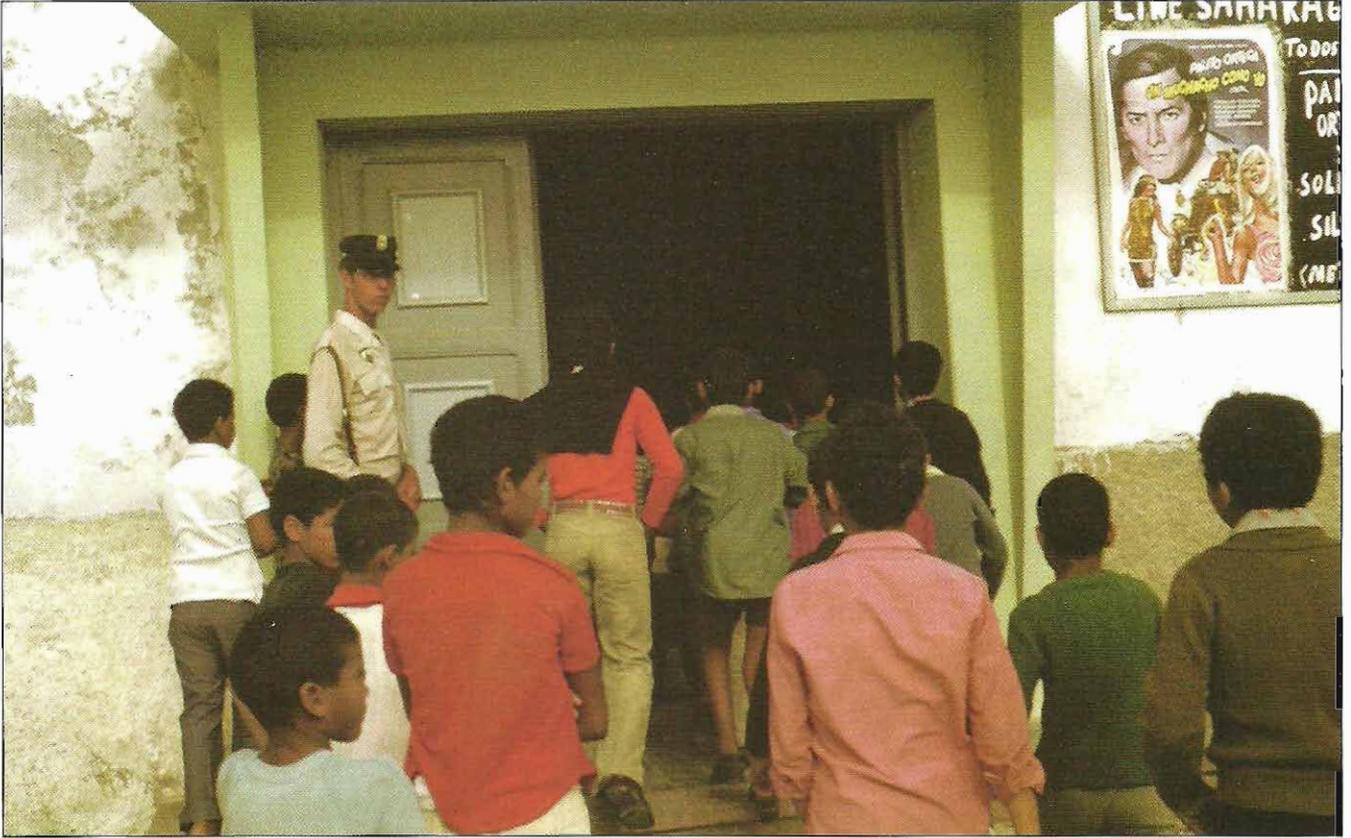
El último Gobernador General del Sáhara, general de división D. Federico Gómez de Salazar con miembros de su Estado Mayor.

El 28 de octubre de aquel año, a las seis de la tarde, los soldados y policías nativos fueron desarmados y licenciados. La gran mayoría, pocos días después luchaban contra el ocupante e, incluso, contra el Ejército que les abandonaba.

Hitos políticos y ataques marroquíes en el Sáhara.

"El Estado Español reitera y garantiza solemnemente que la población del Sáhara determinará libremente su futuro. Esta autodeterminación tendrá lugar cuando lo solicite libremente la población, de conformidad con lo expuesto por la Asamblea General. El Estado Español garantiza la integridad territorial del Sáhara", decía el Generalísimo Franco a la Yemáa, el 21 de septiembre de 1973, siendo presidente del gobierno Carrero Blanco.

Una semana después, el 27 de septiembre, el ministro López Rodó afirmaba ante la ONU "En dos o tres años (los saharauis) ejercerán la



Arriba: un miembro de la Policía Territorial delante de la puerta del cine Sáhara, donde hacían furor Palito Ortega y Soledad Silvestre.

Abajo: La Policía Territorial estaba formada por elementos europeos e indígenas, que ejercían sus labores indistintamente. El que más tarde se convertiría en jefe militar del Frente Polisario, El Gali, había pertenecido, años atrás, a esta Fuerza de Seguridad



autodeterminación y podrán ser un estado independiente".

20-VIII-74.- El gobierno español envía el siguiente mensaje al Secretario General de la ONU: *"El gobierno español celebrará un referéndum bajo los auspicios y garantías de las UN dentro de los seis primeros meses de 1975..."*

28-VIII-74.- Hassan II manifiesta por radio y televisión que tomará el té en El Aaiún. Coincidió el anuncio con el envío de unidades acorazadas marroquíes a la frontera Sur.

22-I-75.- El FLUS (Frente de Liberación y Unidad del Sáhara Marroquí) realiza su primera acción armada atacando un puesto de control de la Policía Territorial en la salida de El Aaiún hacia Smara.

22-III-75.- Lanzamiento de varias granadas de mano "defensivas" contra el patio del cuartel de la Policía Territorial en Aaiún, mientras se pasaba lista de retreta. Se produjeron 36 heridos, quedando 9 hospitalizados. Fueron detenidos varios agresores que confesaron pertenecer al FLUS.

9-V-75.- La población de Echdiría es atacada con armas automáticas y pesadas. Radio Rabat atribuyó el hecho al FLUS.

10-V-75.- Las patrullas de Tropas Nómadas "Pedro" y

"Domingo" son capturadas por el POLISARIO, dando muerte al soldado Ángel Moral Moral.

12-V-75.- En un ataque del FLUS a una patrulla del 3º Tercio, en la zona de dunas entre El Aaiún y La Playa, son heridos dos legionarios.

14-V-75.- Visita de la delegación de la ONU. Multitudinarias manifestaciones saharauis a favor de la independencia.

15-V-75.- La Policía Territorial captura en Hagunía a tres marroquíes que iban a atentar, con granadas de mano, contra la emisora de radio de El Aaiún.

Hausa es atacada por fuerzas del FLUS, al mando de Mohamed el Jer; son rechazadas, produciéndose varios muertos y heridos.

Dos helicópteros españoles son atacados, cerca de la frontera, por elementos infiltrados marroquíes, con lanzamisiles portátiles SAM-7 Strela. Nollegaron a ser alcanzados.

17-V-75.- Varios camiones civiles son ametrallados cerca de Haunía, con el resultado de un saharauí muerto y otro herido.

20-V-75.- Un paquete con explosivos es desactivado por los artificieros de Artillería. Se había encontrado en las proximidades del Casino del Ejército (Aaiún).

Junto con otras detenciones de terroristas, se produce la de un grupo armado con pistolas, granadas, tres kilos de explosivo plástico y mecanismos de relojería.

23-V-75.- Ocupación, temporal y sin bajas, de Gueta Zemmur por el FPOLISARIO.

8-VI-75.- En las proximidades de Mahbes, 30 km en el interior del Sáhara, es capturada la 11 Compañía del VII Batallón Meharista de las FAR Marroquíes, tras ser cercada por tropas españolas. La mandaba el Capitán Abua Chej Uld Saalec y estaba compuesta por 3 oficiales subalternos, 5 sargentos 1º, 11 sargentos, 5 cabos 1º y 16 soldados. Contaban con cuatro lanzamisiles antiaéreos SAM-7.

9-VI-75.- Ataque a Tah por otra compañía marroquí.

Cuatro soldados marroquíes, de la 8ª Compañía Meharista, desertaron en Hausa y contaron los planes de ataque.

21-VI-75.- 25 soldados de las FAR atacaron Tah, sufriendo dos bajas.

Desfile de una Compañía de la Policía Territorial del Sáhara, armada con el "Cetmetón" FR-8.



24-VI-75.- Una mina marroquí situada en una pista cercana a Tah mata a los miembros de un destacamento de reconocimiento del GACA ATP XII: teniente Luis Gurrea Serrano, sargento Diego Cano Nicolás y artilleros José Porcar Escribá, José Otero Amoedo y Miguel Casanova Carbonell.

3-VII-75.- 30 camiones iluminan Tah por la noche con sus focos.

25-VII-75.- Una pareja de aviones T-6 que habían descubierto una patrulla marroquí cinco kilómetros dentro de nuestro territorio, fueron atacados con SAM-7, afortunadamente sin ser alcanzados.

3-VIII-75.- Una sección de paracaidistas es atacada en Hausa por fuerzas del FLUS, muere el cabo 1º Joaquín Ibarz Catalán

Durante aquel verano estallaron dos bombas-trampa en Aaiún, con el resultado de 5 nativos, cuatro policías territoriales y el hijo de un dirigente político, muertos. Así mismo, prácticamente desaparecieron los ataques del "POLISARIO".

22-IX-75.- Es hecho prisionero en Haguña, por la patrulla "Grillo" del 4º Tercio, un destacamento de las FAR, formado por 1 sargento, 2 cabos 1º y 13 soldados.

2-X-75.- Un vehículo de una patrulla del 3º Tercio cae en un campo de minas marroquí tendido al norte de Haunía. Son heridos el capitán Nicolás Perote y un legionario.

15-X-75.- La Comisión de la ONU que visitó el Sáhara dice en su informe: "Se ha comprobado que la población, o por lo menos la casi unanimidad de las personas que ha consultado, se ha pronunciado a favor de la independencia y en contra de las reivindicaciones de Marruecos y Mauritania"

16-X-75.- Una sentencia del Tribunal de La Haya establece que no hay ningún vínculo de soberanía territorial entre el Sáhara Occidental por una parte, y el Reino de Marruecos o Mauritania por otra.

Hassan II anuncia de inmediato la formación de la "Marcha Verde".

17-X-75.- El Generalísimo Franco preside el que será su último

Consejo de Ministros, teniendo que ser hospitalizado, a consecuencia de un infarto, tras afirmar que "declararemos la guerra aunque dure diez años".

18-X-75.- Carlos Arias Navarro, presidente del gobierno desde el asesinato de almirante Carrero, establece, bajo "máximo secreto", la fecha del 10 de noviembre para el inicio de la "Operación Golondrina". Está claro que el Régimen iba a la deriva.

Tres vehículos del 3º Tercio penetran en Temboscai, al N. de Daora-Haguña, en un campo minado por los marroquíes, con el resultado de un legionario muerto y cuatro heridos más, entre ellos un capitán.

21-X-75.- Intercambio de prisioneros con el POLISARIO.

25-X-75.- Publicado en el BOE el proyecto de ley de descolonización.

30-X-75.- Son desarmados los soldados nativos de Nómadas y Policía.

2-XI-75.- El Jefe de Estado en funciones visita el Sáhara, tranquilizando al Ejército: "se hará cuanto sea necesario para que nuestro Ejército conserve intactos su prestigio y honor; España cumplirá sus compromisos...".

5-XI-75.- La Marcha Verde (inicialmente unas 50.000 personas) penetra en el Sáhara una decena de kilómetros.

6-XI-75.- "Ultimátum" español.

9-XI-75.- Se retira la Marcha Verde.

14-XI-75.- "Acuerdos de Madrid".

20-XI-75.- Muere Franco. Se publica en el BOE. la ley de Descolonización del Sáhara.

28-II-76.- Es arriada la Bandera Española por última vez.



El componente aéreo en la crisis del Sáhara



por **Rafael A. Permy López**

La crisis del Sahara tuvo unos efectos bastante sustanciales para las unidades del Ejército del Aire destacadas en las islas Canarias. Tras la cesión del territorio del Sahara a Marruecos y Mauritania, a finales de 1975 y a raíz de los acuerdos de Madrid, el mando aéreo español decidió establecer en Gando, permanentemente, un escuadrón recién formado, el 464, dotado con aviones supersónicos Northrop F-5A *Freedom Fighter* (C.9) y disolver los otros dos, los 462 y 463, equipados respectivamente con reactores subsónicos Hispano HA 200 *Saeta* (C.10B) y monomotores a pistón North American T.6D *Texan* (C.6), aviones ya francamente obsoletos para labores de combate. Dicha reorganización se materializó según una Directiva del Estado Mayor del Aire, dictada el 4 de febrero de 1976.

El Ala Mixta N° 46 de Canarias

La crisis del África Occidental española, sí bien comenzó a principios de la década de los años

setenta, con la aparición del Frente POLISARIO, no fue hasta 1975 cuando se llegó a la máxima tensión en el territorio, con la materialización de la denominada "Marcha Verde", emprendida por iniciativa del gobierno de Hassan II, el monarca alauí.

Nuestras unidades aéreas, dependientes de la Zona Aérea de Canarias, estaban dotadas con un material francamente obsoleto. Por esta primera época, los tres escuadrones del Ala Mixta n° 46, el 461, 462 y 463 estaban equipados, respectivamente, con trimotores y bimotores de transporte CASA 352 (T.2B) y Douglas C-47 *Dakota* (T.3); bimotores de bombardeo y reconocimiento táctico CASA 2.111 *Pedro* (B.2I y BR.2I) y monomotores de apoyo táctico North American T-6D *Texan* (C.6); éstos últimos aviones, en realidad, eran aparatos de entrenamiento armados con dos ametralladoras Breda-SAFAT de 7,62 mm. en los planos, bombas y cohetes Oerlikon de 80 mm.

El verdadero "caballo de batalla" del Ejército del Aire, durante las operaciones del Sahara, fue el North American T-6D *Texan* (C.6), la versión armada de este difundido avión de entrenamiento básico, que equipaba el Escuadrón 463 del Ala Mixta n° 46. Se aprecian perfectamente los cohetes Oerlikon de 80 mm.

En el territorio del Sahara español únicamente tenía su base la 408 Escuadrilla, dotada con aviones Dornier Do.27 (L.9), construidos bajo licencia por CASA, destinados a misiones de enlace y observación aérea. Esta unidad, creada en 1970, estaba acantonada en el aeropuerto de Villa Cisneros y prestó múltiples servicios de apoyo logístico a las patrullas destacadas en el desierto, en sus misiones de exploración y reconocimiento, ya que eran capaces de aterrizar en casi cualquier terreno no preparado.

El Ala n° 46 pronto destacó en los aeropuertos saharauis de El Aaiun, Villa Cisneros y Smara patrullas de aviones T-6D armados, para prestar apoyo táctico a las tropas terrestres de los Tercios

de la Legión y de las Nómadas. Por cierto que, de manera inexplicable, se ha sostenido la especie de que los T-6 españoles utilizados en el Sahara eran de procedencia francesa, puesto que el gobierno estadounidense había prohibido el uso de los aviones de ésta procedencia contra otro fiel aliado, como consideraba al de Marruecos. Pero esto es una falacia, ya que los once últimos aviones T-6G, ex-*Armée de l'Air*, adquiridos por el Ejército del Aire, no fueron armados jamás, y se encuadraron en las unidades de entrenamiento.

Fueron los *Texan* del 463 Escuadrón los verdaderos protagonistas de la presencia aérea española en los cielos del desierto saharauí. Es de resaltar el incidente sufrido por una pareja de estos aviones, el día 25 de junio de 1975, cuando los dos aparatos T-6D pilotados por el capitán Ávila y el teniente Otero fueron atacados por dos misiles tierra-aire

Los bimotores de reconocimiento táctico CASA 2.111 (BR.21) prestaron valiosos servicios en el Sahara, pero se trataba de aviones ya francamente anticuados a principios de la década de los setenta.

SA-7 *Strella*, aunque ambos aviones pudieron salir ilesos del percance. En otra ocasión, una nueva pareja de T-6 atacó, con cohetes y fuego de ametralladora, las posiciones del Polisario en la zona fronteriza.

Los bimotores BR-21 pronto mostraron que estaban ya obsoletos y el mando decidió equipar el 462 Escuadrón con birreactores Hispano HA-200D, que coexistieron durante un período con los cuatro últimos "Pedros" de la unidad. Los *Saetas* del escuadrón sufrieron varios percances durante las operaciones. Así, el día 14 de octubre de 1974, dos de estos aviones, que se dirigían a Gando desde Sevilla, se vieron sorprendidos por una tormenta mientras volaban sobre la costa africana, ocasionándoles un excesivo consumo de carburante. El avión pilotado por el capitán Gil Fernández se vio obligado a amarrar, pereciendo en piloto en la maniobra. Igual suerte corrió el piloto del otro aparato, el teniente Hevia Anubla, al intentar tomar tierra de emergencia en la pista de la Base Aérea marroquí de Kenitra. Otro accidente mortal ocurrió el día 23 de junio de 1975, cuando el avión C.10-B-76

(462-76), sufrió una avería que le obligó a amarrar en pleno Atlántico, ocasionando la muerte de su piloto, el capitán Feijóo Jiménez.

En cuanto a los aviones de transporte, vitales para el apoyo logístico de las tropas destacadas en el Sahara, los CASA C.352 (T.2B) causaron baja muy pronto, y los Douglas C.47 (T.3) fueron los verdaderos "caballos de batalla" en estas misiones logísticas. En 1974 llegaron al 461 Escuadrón los primeros CASA C.212 (T.12B), cuyo portón trasero de carga facilitaba las maniobras de estiba y desestiba, mejorando la calidad de las misiones.

Tras los acuerdos de Madrid, todas las aeronaves españolas se retiraron de los aeródromos del Sahara a la Base Aérea de Gando (Gran Canaria), sede del Ala Mixta Nº 46. A principios de 1976, se contaban los siguientes aviones en sus diferentes unidades: El 461 Escuadrón contaba con trece aviones de transporte CASA C.212 *Aviocar* (T.12B). El 462 Escuadrón disponía de dieciséis Hispano HA 200 *Saeta* (C.10B) y el 463 Escuadrón tenía en dotación veintiún North American T.6D *Texan* (C.6).





Ambas fotografías, tomadas en el aeropuerto saharauí de Villa Cisneros, nos muestran los dos tipos de aparatos que equiparon el Escuadrón 462 del Ala Mixta nº 46 de Gando (Gran Canaria), durante la crisis del Sahara. En la primera de ellas, vemos un bimotor de reconocimiento táctico CASA 2.111 *Pedro* (BR.21), aviones que pronto dieron paso a los bireactores subsónicos Hispano Aviación HA-200 *Saeta* (C.10B). Estos últimos, al igual que los *Texan*, eran aviones de entrenamiento armados.



Destacamentos del Ala N° 21 de Morón

Desde agosto de 1974 a septiembre de 1975 el Ala n° 21 de Morón de la Frontera (Sevilla) mantuvo un destacamento de media docena de Northrop RF-5A del Escuadrón 212, en la Base Aérea de Gando (Gran Canaria) y en el aeropuerto de Lanzarote. Estos birreactores tácticos *Freedom Fighter* realizaron más de quinientas misiones durante dicho período, principalmente de apoyo por el reconocimiento fotográfico (RECCO), aunque, indudablemente, los RF-5A tenían cierta capacidad para prestar servicios de defensa aérea (CAP), que, afortunadamente, no fue preciso realizar, ya que no llevaban munición para sus cañones de 20 mm. ni los dos misiles aire-aire AIM-9B *Sidewinder*. Esto se debía a que, si el avión era derribado sobre el territorio marroquí, podía argüirse que se trataba de un vuelo de instrucción normal. Durante la retirada española, la llamada "Operación Golondrina", los F-5A del 211 Escuadrón, también desplazados a Canarias, sí que realizaron vuelos reales de defensa aérea (CAP), ya convenientemente armados sus cañones y equipados con misiles, bombas y cohetes.

En febrero de 1976, poco después de la finalización de la crisis saharauí, el Ala n° 21 recibió la orden de desmantelar su Escuadrón 212 y en su lugar constituir el 464 Escuadrón, con destino al Ala Mixta n° 46 de Gando. Esta unidad, de nueva creación, se habría de formar con ocho monoplazas Northrop F.5A (C.9), dos biplaza F.5B (CE.9) y dos aviones de reconocimiento RF.5A (CR.9). La unidad disuelta de Morón habría de sustituirse por el 214 Escuadrón, equipado con los *SuperSaetas* (C.10C) y con cuatro *Saetas* (C.10B), procedentes estos últimos del desaparecido 462 Escuadrón canario.

Las FAMET

La capacidad aérea del Ejército de Tierra se materializó con la creación de sus Fuerzas Aeromóviles y su segunda unidad operativa, la UHEL II, equipada con helicópteros Bell UH-1H *Huey* y Aérospatiale *Alouette III*. Estas aeronaves, convenientemente armadas con cañones y misiles, fueron utilizadas, fundamentalmente, en misiones de transporte rápido de los grupos tácticos de unidades de La Legión, cuando se localizaban supuestas

partidas enemigas, y así poder batirlas con prontitud, e incluso, algún helicóptero de las FAMET llegó a disparar sus armas contra unidades del Polisario.

El Arma Aérea de la Armada

No podemos olvidar que, ya durante la "Operación Golondrina", se produjo una simbólica participación en el transcurso de la misma del Arma Aérea de la Armada española, representada por unidades pertenecientes a la 7ª Escuadrilla. Esta unidad estaba equipada con los helicópteros de ataque Bell AH-1G *Huey Cobra*, que operaron desde la cubierta del transporte de ataque «Galicia» y desde el Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria, aunque no hubo necesidad de emplearlas durante las operaciones de embarque.

En esta instantánea, tomada desde la torre de control del aeropuerto de Villa Cisneros en 1974, podemos ver a tres Hispano Aviación HA-200 (C.10B) del Escuadrón 462, recién llegados de Gando. Tras estos reactores, luciendo todavía un esquema plateado, podemos ver un avión de transporte Douglas C.47 *Dakota* (T.3), perteneciente al Escuadrón 461, y tras él, uno de los últimos bimotores de reconocimiento CASA 2.111 *Pedro*, poco antes de su retirada del Escuadrón 462.





Arriba: en la fotografía, tomada en octubre de 1975, vemos a un Hispano HA-200 *Saeta* (C.10B), pintado ya con los tonos de camuflaje reglamentarios, que ha realizado una toma de emergencia, sin tren de aterrizaje, en el aeropuerto de El Aaiún. Al fondo, podemos observar un North American T.6D *Texan* (C.6), también camuflado, equipado con lanzacohetes Oerlikon.

Abajo: sobrevolando la playa de El Inglés, al sur de Gran Canaria, un CASA C.212 *Aviocar* (T.12B), perteneciente al Escuadrón 461 de Transporte del Ala Mixta nº 46, realiza un espectacular viraje.





Los aviones polivalentes CASA C.127 (L.9), pertenecientes a la 408 Escuadrilla, que tenían su base en los diferentes aerodromos del Sáhara, prestaron valiosísimos servicios de apoyo logístico a las unidades terrestres destacadas en el territorio saharauí. En esta secuencia, podemos ver a uno de estos aviones de enlace socorriendo al personal de una ambulancia de campaña.





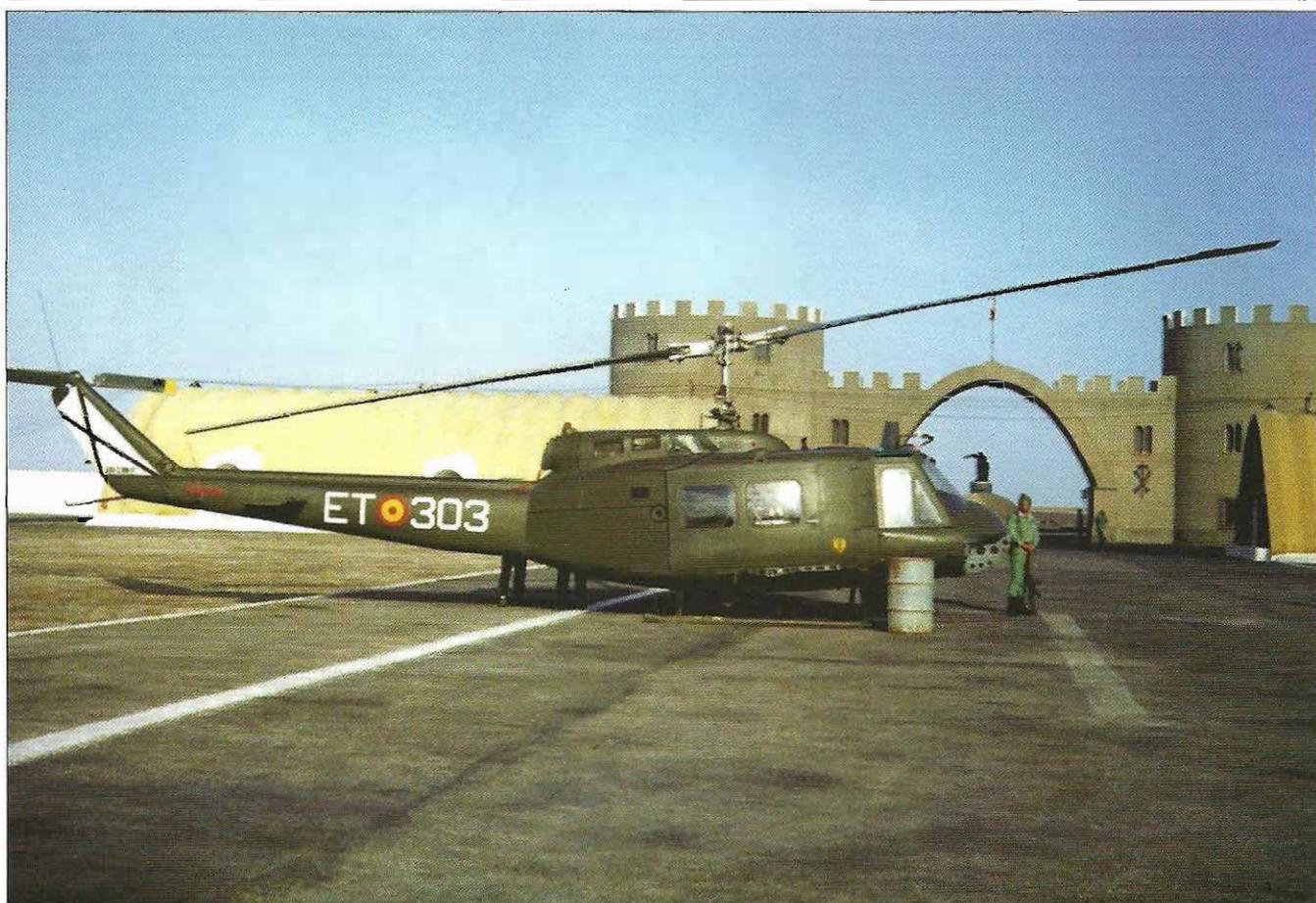
Arriba: el Ala de Caza Nº 21, con base en Morón de la Frontera (Sevilla), destacó varios de sus aviones de reconocimiento Northrop RF-5A "Freedom Fighter" a Gando. Estos aviones supersónicos, pertenecientes al 212 Escuadrón, eran los únicos aviones de combate modernos presentes en el Sahara.

Abajo: Los versátiles helicópteros del Ejército de Tierra de la UHEL II, cuya dotación de material se componía de UH-1H Huey y Aeroespaciales Alouette III, prestaron misiones polivalentes, tales como el transporte rápido de grupos tácticos de las unidades de la Legión, apoyo por el reconocimiento armado, e incluso, en cierta ocasión, de apoyo por el fuego.





El componente aéreo del Ejército de Tierra, las Fuerzas Aeromóviles (FAMET), estuvo representado por la Unidad de Helicópteros II, equipada con UH-1H armados, como los que muestran la instantáneas, uno sobrevolando y otro posado, en el acuartelamiento de La Legión de Villa Cisneros.





La Armada en las aguas del Sáhara Occidental Español

por **Hermenegildo Franco**

Al igual que fue la Marina la encargada de efectuar el reconocimiento de la costa occidental de África para ubicar la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña, como Sidi Ifni, los reconocimientos y ocupación de lo que será el Sahara español también será la Armada la encargada de efectuarlos.

Desde el final de la guerra hispano-marroquí de 1860, determinados sectores de la sociedad canaria comenzaron a expresar su preocupación por los temas de la política africano-española que más afectaban a las islas. Entre 1860 y 1874, Canarias protagonizó el primero de los intentos por abrir el comercio en el espacio de costa comprendido entre los cabos Nun y Blanco, situado fuera de los límites del Imperio de Marruecos y que más tarde constituirá la provincia del Sahara.

La iniciativa había partido de la Junta local de Comercio de Las Palmas, solicitando la supresión del único obstáculo administrativo existente, la salud pública, que impedía a los barcos españoles de Canarias realizar intercambio de productos con los moradores de la costa africana. Por Real Orden de 27 de junio, se modificaron los términos administrativos para practicar el comercio entre las islas y la vecina costa africana limitada por los cabos citados anteriormente. Al mismo tiempo las sociedades coloniales africanistas peninsulares, reunidas en torno a la Sociedad Geográfica de Madrid, y la Asociación Española de Africanistas y Colonialistas, presionaron a los sucesivos Gobiernos de la Restauración para obtener en África los puntos necesarios que sirviesen de apoyo a los intereses políticos y económicos de España.

La fragata «Júpiter» fondeada en las proximidades de Cabo Bojador.

Pero serán los intereses pesqueros los que van a primar sobre los comerciales, y así, en agosto de 1874, se presentó una instancia por D. Antonio Baeza Nieto en solicitud: *"de que el Gobierno de S.M. dispense su protección al proyecto de establecer una o mas factorías en la costa occidental de África, fuera de los límites del Imperio de Marruecos, con objeto de explotar a gran escala la industria pesquera en aquellos mares"*. Instancia que no tuvo respuesta, por lo que de nuevo, volvió a instanciar Baeza, el 30 de diciembre del mismo año, en solicitud: *"de que en tanto no tenga la conformidad de los jefes de Tribu que dominan el territorio, se le faciliten por el Gobierno español los medios legales para establecer factorías flotantes y su protección"*.

Pesquero portugués «Alcacer», apresado por la fragata «Júpiter».

Efectuado por el Gobierno un estudio del Proyecto, se declara éste "de utilidad", por Real Orden de 29 de noviembre de 1875, "y que no hay inconveniente en que las factorías estén bajo protectorado español". Pero esta protección que se otorga el 8 de julio de 1876, sólo es nominal, ya que no se facilita de hecho.

Estos antecedentes, junto con la autorización que se otorga a D. Ramón de Silva para: "el establecimiento de salazón en la isla de La Graciosa para la explotación de la pesca con buques de vapor y vela que se propone efectuar entre ésta isla y la costa de África", son los más próximos a los reales de penetración en el Sahara.

En 1881 el Marqués de Viluma, Presidente de la Sociedad de Pesquerías Canario-Africanas, solicitaba oficialmente la ocupación militar de Río de Oro. Antes de tener el



beneplácito del Gobierno, la citada Sociedad —sin garantías tácitas de protección—, instaló entre marzo y septiembre de 1881 un pontón en la bahía de Río de Oro, obteniendo de sus moradores la cesión de la Península, trasladándose a Arrecife de Lanzarote los tres jefes prin-

cipales saharauis, donde se firmó dicha cesión.

Ante ésta situación, el Ministro de Marina Almirante D. Juan Bautista de Antequera, autorizó al Capitán de Fragata D. Pedro de la Puente y Olea —gran experto en Pesca— para que efectuase un estudio sobre ella en Canarias y costa de África, saliendo de Cádiz en los primeros días de diciembre de 1881, en el pequeño vapor «Viluma», propiedad de la Sociedad citada a la isla de la Graciosa, donde ya estaba establecida. De esta isla se dirigió De la Puente con otro vapor de la misma compañía e idénticas características a los bancos del Sahara. Finalizada su comisión efectuó un informe, analizando todas las condiciones del territorio y destacando las relativas a la pesca, industria y comercio, y a la importancia estratégica que para España tenía el territorio, sobre todo para la defensa de Canarias, expresándolo del siguiente modo: "Resultan pues Excmo. Sr., demostrados hasta la saciedad los hechos que resuelven por completo la posibilidad de establecer la pesca de altura por los españoles en estos bancos de África: 1º La abundancia de pesca en ellos, de buena calidad y fácil captura. 2º Las condiciones excepcionalmente favorables de alguna de las preparaciones más importantes (bajo el punto de vista del consumo español) del pescado, para el bacalao. ¿Qué es pues, lo que falta para que esta pesca se desarrolle ampliamente con todas sus consecuencias industriales y sus



importantes rendimientos?. Dos cosas son de justicia: el amparo directo por parte de la Marina y la protección del Gobierno.

Amparo y protección que significando para el Estado un gasto enteramente despreciable, casi nulo, se traduciría en poco tiempo por productos importantísimos..."

Continuaba el capitán de fragata De la Puente en su informe, desmontando el derecho que podían tener franceses e ingleses y, sobre todo estos últimos, que habían ocupado Cabo Juby, y justificaba los de España del siguiente modo: *"Los fundamentos de derecho, o motivos de necesidad imperiosa que podría presentar España para la ocupación de estos puertos de Río de Oro y Cabo Blanco, podrían apoyarse en las siguientes razones:*

1º La precisión que tienen los buques pescadores canarios de guarecerse en dichos puertos al ejercer la pesca no ya como una industria, sino como un acto necesario para la vida de las islas.

2º La seguridad de las Islas Canarias, siendo estos dos puertos únicos de la costa de África

próxima a Canarias, donde podrían el día de mañana alistarse fuerzas y expediciones, interesa a España el poder vigilar ambos puertos para la seguridad de Canarias y sus mares.

3º El que los moradores de estos puertos, únicos que pueden tener el derecho a su posesión, admiten desde tiempo inmemorial a los españoles, y que han sido atacados junto con nuestros compatriotas, por esas tribus del interior, lo que autoriza a estos españoles a concertar los medios para defenderse y defender a sus amigos en esta zona".

Creo no son necesarios comentarios, pues la lectura de estos párrafos pone en evidencia la actuación española de 1975 –verdadero disparate de nuestra historia reciente– y la eterna verdad de que la táctica varía con las armas, pero la estrategia, mientras no cambie la geografía es siempre la misma.

Fue quizás el contenido de este informe y el ánimo que recibió el Marqués de Viluma, lo que le decidió a abrir otro establecimiento pesquero en Cabo Blanco, en

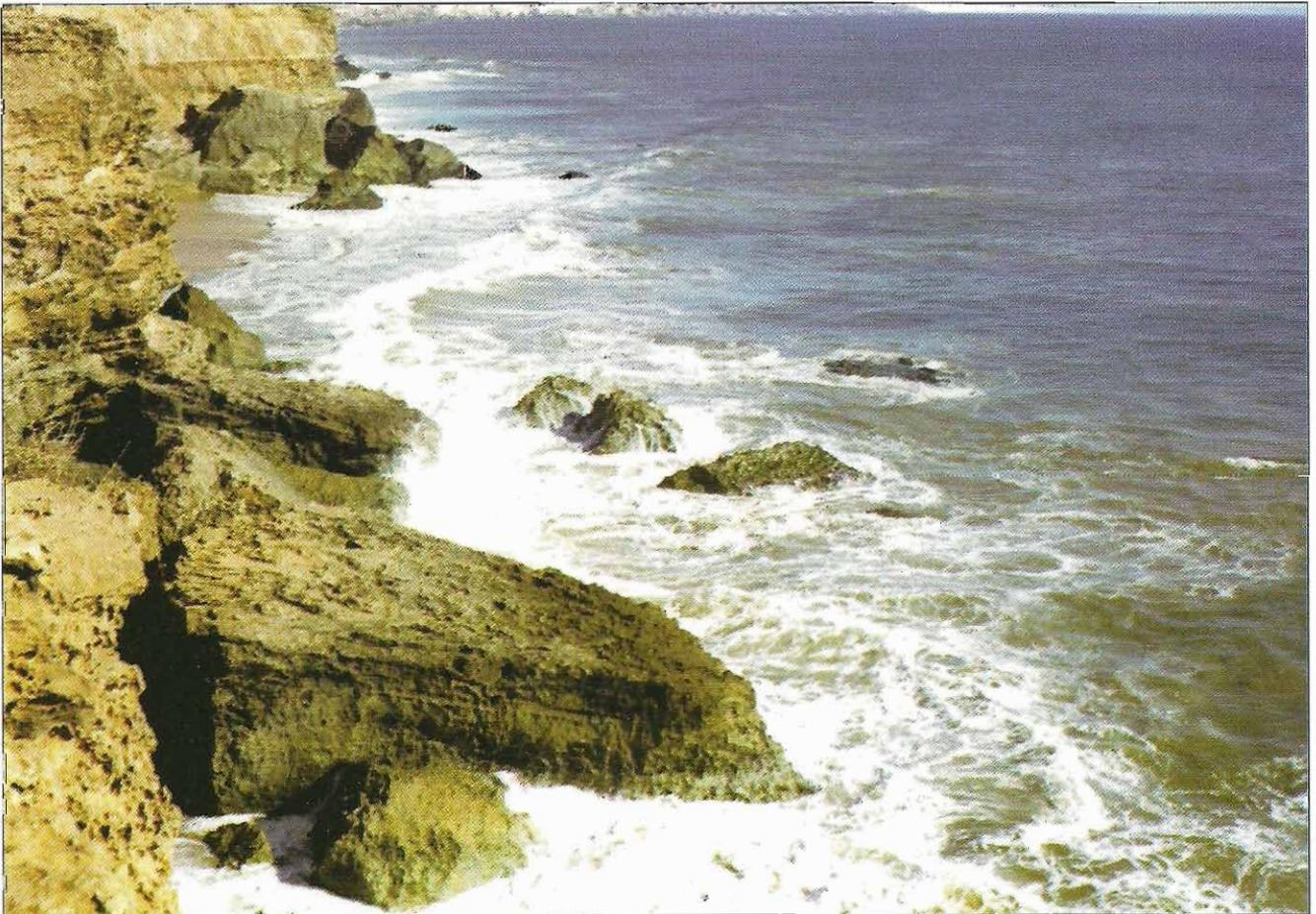
febrero de 1882, sin contar todavía con la protección del Gobierno español.

En 1883, se creaba otra sociedad con idénticos fines denominada: Compañía Mercantil Hispano-Africana, y se volvía a reiterar al Gobierno la protección con la ocupación militar, pero estos intentos resultaron vanos.

Para que España tomase conciencia y actuase, fue preciso que el inglés Mack-Keinze, establecido en Cabo Juby (Tarfaya), revelase sus propósitos de extenderse hacia Río de Oro. Por ello de nuevo el Ministro de Marina volvió a comisionar al capitán de fragata De la Puente, esta vez oficialmente, para que levantase un Informe sobre la pesca en la isla de Gran Canaria y bancos de África.

Embarcado De la Puente en la goleta de guerra «Ceres», al mando del teniente de navío de 1ª José Barrasa y Fernández de Castro, recorrió desde el 1 de octubre hasta el 30 de noviembre de 1884 la costa del Sáhara, desde Cabo Bojador hasta Cabo Blanco, reco-

La costa del Sáhara en Cabo Bojador.





mendando la ocupación militar de Río de Oro, firmándose las actas de adhesión con los naturales para poner el territorio bajo la protección de España.

Embarcó también el teniente de Infantería D. Emilio Bonelli, representante de la Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas.

A principios del año 1885, se decidía la ocupación del territorio saharauí, empresa que acometieron las goletas «*Caridad*», al mando del teniente de navío de 1^º Víctor Concas y Palau, y la «*Ceres*», al mando del citado anteriormente y del mismo empleo, Barrasa. En la «*Caridad*» embarcó el teniente de Infantería Bonelli. Se comisionó la goleta «*Inés*», propiedad de la Compañía Mercantil Hispano-Africana, que llevó géneros para intercambio con los indígenas y otros elementos necesarios para la ocupación de los diversos puntos.

Por Real Orden de 10 de julio de 1885 se dispuso: «*que el Protectorado comprendido entre Bojador y Bahía del Oeste, en Cabo Blanco, se ejerciese bajo la dependencia del Ministerio de Ultramar a través de un Delegado, llamado Comisario Regio*».

Desde estos años, la Armada mantuvo una constante presencia en las aguas del banco canario-sahariano, siendo la vigilancia de pesca la principal misión, sin olvidar la puramente militar y de control del

tráfico, y apoyo fundamentalmente al Ejército de Tierra, así como los levantamientos hidrográficos.

Finalizada la Guerra Civil, se estableció en Las Palmas el Arsenal de la Base Naval de Canarias, y en el Sáhara la Comandancia Militar de Marina, que se ubicó en Villa Cisneros, y las Ayudantías de la playa de Aaiún y La Güera.

Los últimos años que nos ocupan, múltiples barcos cruzaron las aguas saharianas, bajo dependencia operativa del Comandante General de la Zona Marítima de Canarias, y de las autoridades de Marina del Sahara. «*Jupiter*», «*Atrevida*», «*Diana*», «*Nautilus*», «*Princesa*» «*Villa de Bilbao*», remolcadores «*RA-2*» Y «*RA-5*», guardapescas «*Gaviota*», «*Serviola*» y «*Centinela*», sin olvidar los algibes «*A-2*» Y «*A-6*», tan importantes para el suministro de agua a La Güera principalmente.

Las campañas hidrográficas fueron llevadas a cabo por el «*Tofiño*» y el «*Pollux*».

Toda la intensa actividad naval, no quedó limitada a los múltiples apresamientos de pesqueros españoles y de otras nacionalidades, sino al registro de buques mercantes sospechosos de hacer contrabando de guerra, y al auxilio a pesqueros.

La presencia de los buques de la Armada, en los puertos saharianos fue constante y motivo de gran alegría para las guarniciones.

El autor, y al fondo, el faro de Cabo Bojador.

En las estancias en Villa Cisneros, había tiempo para ir a los percebes, al faro del Arciprés, o a coger bocas a las playas de levante del Argüb, sin olvidar la pesca en el pecio de la goleta «*Inés*», hundida en medio de la ría de Villa Cisneros, y conocido en las cartas náuticas, como: «culo de la Inés».

Se visitaba también a nuestros compañeros de la Marina Mercante, en especial a los del buque-factoría «*Galicia*», fondeado permanentemente en La Sarga, a los de la empresa IMAPEC, en Güera y al personal del faro de Bojador.

En la mar, cuando ésta lo permitía, se iba en busca de percebes al islote Virginia, y a echar los anzuelos en puntos estratégicos, siendo el más notable, el entorno de Cabo Barbas.

Apoyo logístico a los Tercios Don Juan de Austria y Alejandro Farnesio, fundamentalmente agua de Fargas y tabaco, sin olvidar vestuario que nos enviaban del Cuartel de Matas en Las Palmas.

Confraternización con las guarniciones del Ejército del Sáhara, rito del té en la haima de Zoila, y tantos buenos ratos bajo el ardiente sol del desierto, quedan para el recuerdo de los que tuvimos la dicha de vivirlos.



El Frente Polisario

por Carlos Castañón

El **Frente Popular para la Liberación de Saguía el Hamra y Río de Oro** –Frente Polisario– nació oficialmente en Nouakchot el 10 de mayo de 1973. Diez días más tarde, el 20 de mayo, sus miembros provocaron un incidente en el puesto de la Policía Territorial en Yangel Quesat, aunque no hubo víctimas.

El 25 atacaban los puestos españoles de Tifariti y Bir Lehlu y poco más tarde publicaban un comunicado declarando que iniciaban una campaña para conseguir un referéndum de la ONU para integrar Río de Oro en Mauritania.

En un congreso celebrado entre el 25 y el 31 de agosto de 1974 en Ain Ben Tili, el Frente Polisario acordó que la meta fundamental era la creación de un estado independiente: la República Árabe Saharaui Democrática.

En esta época, el Polisario dependía totalmente de Argelia, país que apoyaba, no sólo política, sino militarmente a los saharauis,

quienes recibían instrucción militar en los campamentos de Hafed Buyemaa, Tinduf y en la base de Rabumi. Los cuadros de mando políticos recibieron formación en Siria y Líbano, y los médicos, en Cuba.

En 1976 los guerrilleros del Polisario se reagruparon en una zona cercana a Aargud, al otro lado de la bahía de Villa Cisneros, en el interior. Hacia este campamento fueron a confluír la mayoría de las familias saharauis que huían del norte, donde la presión de Marruecos era más firme.

Pero el entusiasmo de toda aquella masa popular, representante fiel de la lucha del pueblo saharauí por su independencia y por su libertad, estaba condenada a depender para su supervivencia de la ayuda exterior.

Alguien llegó a plasmar el gran drama de este pueblo con unas bellas y profundas palabras, –a medio camino entre la poesía y la desesperación–

–¡Pobres hijos de las nubes, a quien un día se les mostró otro

El Frente Popular para la Liberación de Saguía el Hamra y Río de Oro (Frente Polisario), llegó a disponer de bastante material militar, ligero y medio, de origen ruso y norteamericano, procedente de los países que apoyaban su causa, como Argelia. En la imagen, un guerrillero saharauí, al más puro estilo "Al Fatah", conduce un Land Rover en un desfile militar Polisario.

camino distinto al de su poético y orgulloso nomadeo, para romperles, luego, entre todos, el bello sueño de constituir un Estado independiente, rico y próspero!

Los efectivos militares del Frente Polisario han llegado hasta los 20.000 combatientes, de los cuales sólo unos 4.000 lo son de forma permanente, encuadrados en unidades tipo batallón.

El armamento polisario que podemos observar en la magnífica colección fotográfica presentada en este trabajo, es muy variado, tanto por su origen como por su procedencia, destacando camiones y ametralladoras norteamericanas, vehículos ligeros todo terreno Land Rover, lanzacohetes rusos, fusiles

de asalto Kalasnikov... A lo largo de los años, han llegado a poseer carros de combate T-55, obuses de 122 mm., montajes de ametralladoras antiaéreas de 23 mm o misiles superficie-aire SAM 7, todo ello de origen soviético, así como autoametralladoras-cañón Panhard, u obuses autopropulsados austriacos SK de 105 mm.

La larguísima lucha emprendida por el Frente Polisario en pro de su independencia, contra Marruecos, y en su día contra Mauritania, nos lleva a calificar a sus miembros como los guerrilleros más motivados y eficaces de toda Africa.



"El Estado Español reitera que el pueblo saharauí es el único dueño de su destino y nadie tiene el derecho a violentar su voluntad. El Estado español defenderá la libertad y la voluntad de libre decisión del pueblo saharauí. El Estado español garantiza la integridad territorial del Sahara. El Estado español reitera y garantiza solemnemente que la población del Sahara determinará libremente su futuro..."

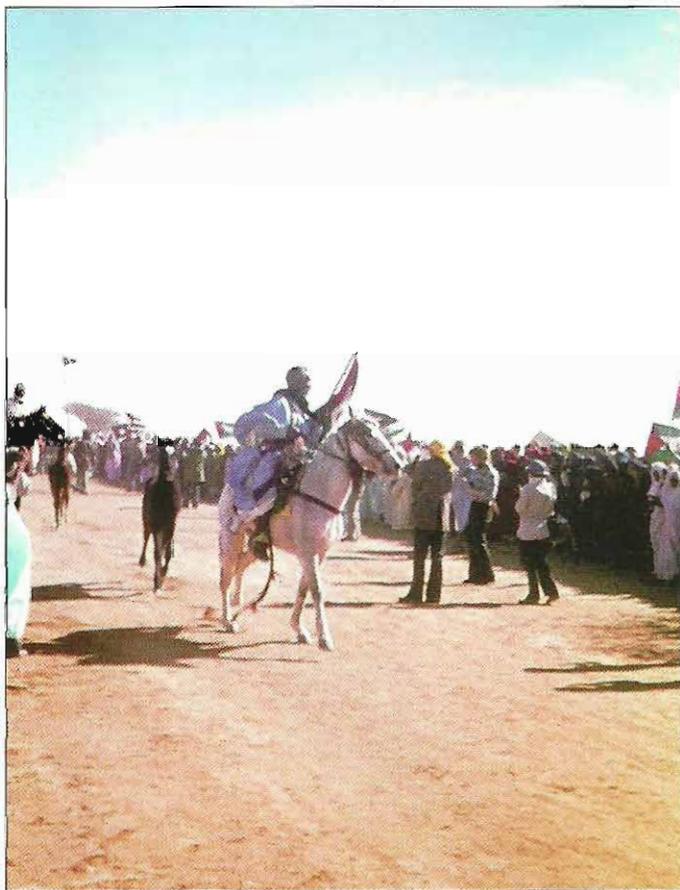
Mensaje de Francisco Franco a la Asamblea General del Sáhara (21-9-1973)





"El pueblo saharauí tiene una personalidad propia y se siente orgulloso de ella; posee indudable conciencia nacional, considerando que la decisión de su futuro les pertenece a ellos mismos. Se podría haber proclamado la independencia del territorio al amparo de la resolución 1514. España ha preferido, sin embargo, atenerse a la doctrina establecida por la Asamblea General respecto al Sáhara. Está dispuesta a descolonizar este territorio y quiere proceder a su autodeterminación con todas las garantías que pueda exigir la comunidad internacional."

Jaime de Piniés, Embajador de España ante la ONU, (25-11-1973)







"El gobierno español, consciente de sus obligaciones como potencia administradora que le imponen, con arreglo a la Carta de las Naciones Unidas, la defensa del territorio y de su integridad territorial y la protección de su población contra todo abuso, declara que de realizarse la marcha anunciada por el rey de Marruecos, la repelerá con todos los medios a su alcance, incluido el empleo de la fuerza armada."

Delegación española ante la ONU (2-11-1975)





"...Se ha cedido al chantaje y se ha dejado en entredicho a España ante la comunidad internacional. La entrega del territorio a Marruecos o su reparto con Mauritania es ilegal y se derivarán de ello múltiples perjuicios para los intereses nacionales. El gobierno español debe cumplir sus compromisos de proteger el derecho de los saharauis a decidir libremente su destino...."

«El Sáhara no es una finca» Artículo publicado en Cambio 16 por un grupo de diplomáticos españoles





“La misión de la ONU ha comprobado que la población, o por lo menos la casi unanimidad de personas que ha encontrado, se ha pronunciado categóricamente a favor de la independencia y contra las reivindicaciones territoriales de Marruecos y Mauritania. Por sus manifestaciones y declaraciones, ha demostrado que apoyaba los objetivos del Frente Polisario y del Partido de Unión Nacional Saharaui favorables a la independencia del territorio”

Informe de la Misión de la ONU que visitó el Sáhara del 12 al 19 de mayo de 1975





"La descolonización del Sáhara Occidental culminará cuando la opinión de la población se haya expresado válidamente".

Jaime de Piniés Embajador de España ante la ONU. (26-2-1976)





A raíz de la visita de una misión observadora de la ONU al Sáhara Occidental, el Polisario se lo jugó todo a una carta. La gran mayoría del pueblo estuvo al lado del Frente que, aparentemente, ganó la partida a España. Pero esa victoria no fue sino la derrota del Sáhara Independiente.

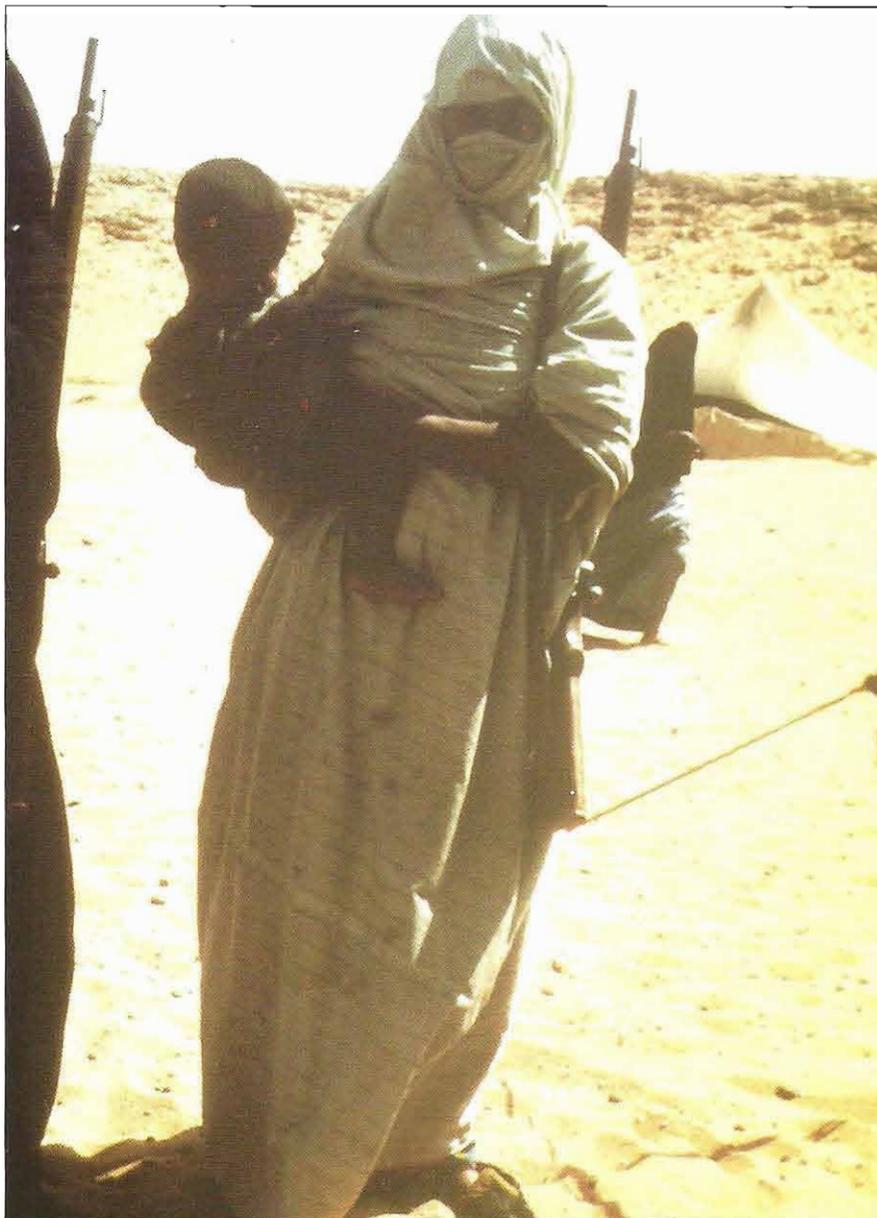




"Se hará cuanto sea necesario para que nuestro Ejército conserve intactos su prestigio y honor. España cumplirá sus compromisos y tratará de mantener la paz, don precioso que tenemos que conservar. Deseamos proteger también los legítimos derechos de la población saharai, ya que nuestra misión en el mundo y nuestra historia lo exigen."

Juan Carlos de Borbón. Príncipe de España y Jefe del Estado en funciones. (2-11-1975)





–El Frente Polisario ha luchado, muy bravamente por cierto, contra el Ejército Español y contra España. A raíz de la visita de la misión observadora de la ONU, el Frente se lo jugó todo a una carta...

–¡Y ganó!

–Cierto, ganó, pero ahí se jugó la independencia. Esa victoria fue la derrota del Sáhara independiente.

–¿Por qué?

–Porque se hizo una demostración antiespañola, exigiendo que, como medida previa al referendun para la autodeterminación, España abandonara todos los puestos militares, entregándoselos a las guerrillas polsarias y que hiciera otro tanto con los puestos administrativos...

–Sí. Todo el pueblo estuvo al lado del Polisario.

–Pues bien, ahora España se va.

–No puede hacerlo.

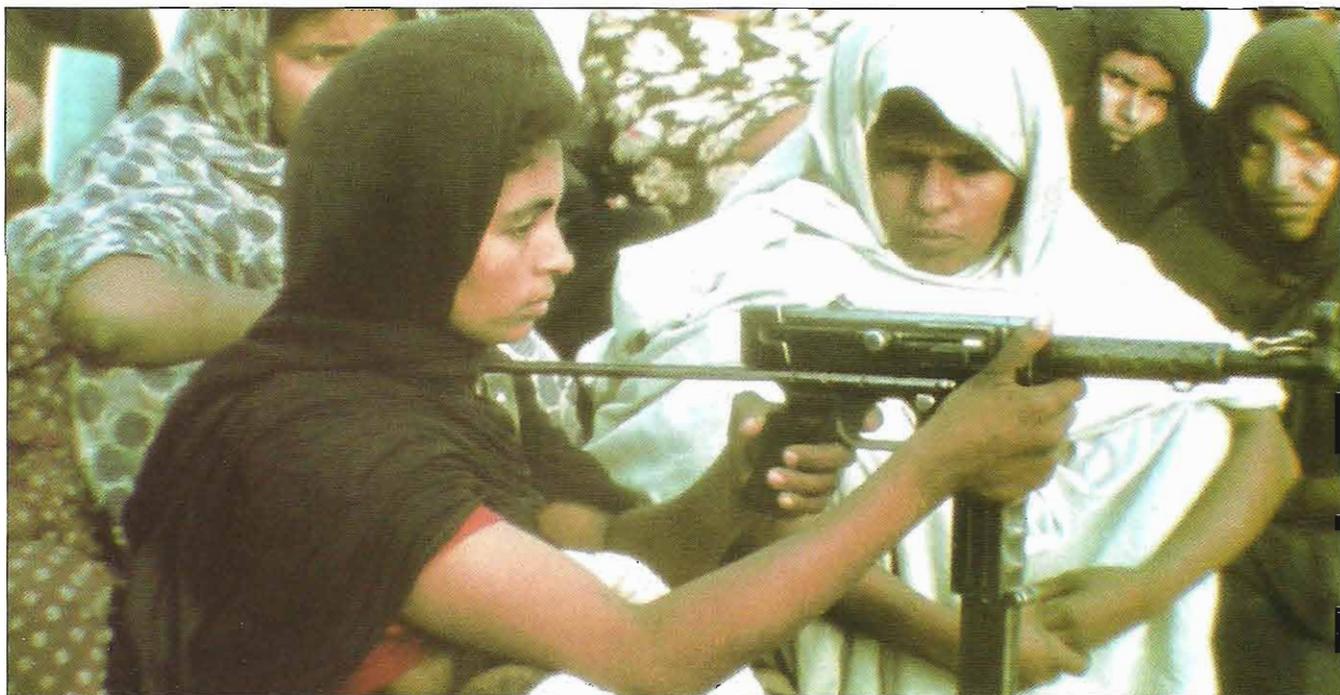
–¿No lo pedíais a gritos?

–Ha de cumplir el compromiso de mantener la integridad de nuestro territorio hasta la autodeterminación.

–Y así lo ha intentado, pero ya veis cual es la actitud del Consejo de Seguridad y de la mayoría de países occidentales, presionados por Estados Unidos y Francia.(...) Si en lugar de mostraros tan doctrinarios (...) os hubierais presentado más moderados (...) seguramente no habríais dado pie a que la balanza política española se decantara en favor de los pro-marroquíes..."

«El Sáhara. Razón de una sinrazón»

Juan Segura Palomares
Ediciones Acervo, 1976





Operación "Golondrina": el abandono del Sahara



El 2 de noviembre de 1975, el entonces Príncipe de España, y Jefe del Estado en funciones, visitaba inesperadamente Aaiún con el fin de tranquilizar al Ejército y asegurar a los mandos militares que su honor sería salvaguardado. El día 3, curiosamente, se reunía en el Palacio de la Zarzuela con el entonces primer ministro marroquí Ahmed Osman.

El día 6, la "Marcha Verde" llegaba al territorio del Sáhara español, y tres días más tarde, después de la visita relámpago del ministro Carro Martínez a Agadir para entrevistarse con Hassan II, procedía a retirarse.

El 14 de noviembre, con Franco clínicamente muerto, se firmaba en Madrid el acuerdo tripartito. Mauritania, y sobre todo Marruecos, se habían llevado el gato al agua.

El Ejército español se iría replegando de Aaiún sobre la playa, cubriendo etapas. Primero se abandonó el aeropuerto; el material pesado se trasladaba a Villa Cisneros para embarcar en aquel puerto. Había comenzado la "Ope-

ración Golondrina". Había comenzado el principio del fin.

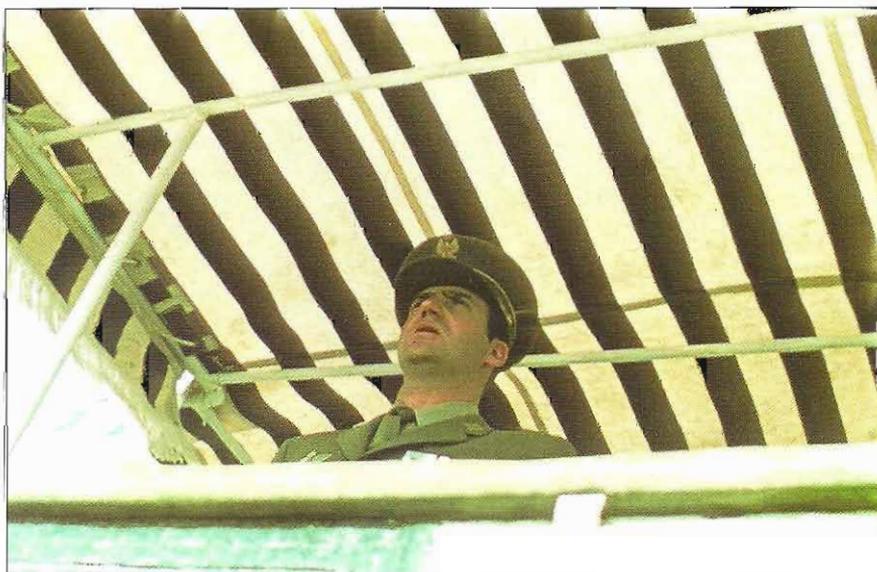
Al atardecer del 11 de enero de 1976, se arriaba oficialmente la enseña española del territorio del Sahara. Era la del acuartelamiento de Aviación de Villa Cisneros.

El 12, los últimos diez militares españoles, montaban en un T.12 "Aviocar" de Ejército del Aire, e iniciaban el vuelo desde el aeropuer-

to de Villa Cisneros hacia Las Palmas. Al frente, iba el general D. Federico Gómez de Salazar, último Gobernador General del Sáhara.

Los militares españoles, fieles a su norma básica, la disciplina, abandonaron el territorio de esa manera que sólo ellos saben hacer.

El resto ya no era cosa suya.





Diciembre de 1975. Familiares del personal español destinado al territorio del Sáhara, esperan el momento de embarcar con destino a las islas Canarias. Así terminaba la última aventura colonial española. Así comenzaba un nuevo periplo en la vida de los saharauis. Un periplo que dura ya casi 30 años.





Autoametralladoras del Grupo Ligero de la Legión

Arriba: recién pintadas en un chiscante amarillo-ocre, dos Autoametralladoras Panhard H-60 del 4º Tercio de La Legión "Alejandro Farnesio", patrullan cerca del pantalán de Fos-Bucraa, auténtico trasfondo económico del territorio del Sáhara, además de su extraordinario banco pesquero.



Aaiun.Desfile II Grupo ATH

