

50 ANIVERSARIO DEL CONFLICTO IFNI-SÁHARA

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



Antecedentes



CUANDO empiezo a escribir estas líneas, hace cincuenta años que tuvo lugar el conflicto Ifni-Sáhara del que fui testigo presencial por estar destinado en el Estado Mayor de la Flota a bordo del crucero *Canarias*. De ahí que parte de lo que relato sea historia «vivida». También pretendo con este trabajo dar a conocer el silencioso papel que, como es habitual, desempeñó la Armada.

En este conflicto, que tuvo lugar en 1957-58, peyorativamente llamado «guerrita de Ifni», las Fuerzas Armadas españolas tuvieron unas 800 bajas entre muertos, heridos y desaparecidos. Según el general Casas de la Vega en su libro *La última guerra de África*, fue «el precio de sangre que hubo que pagar porque España tenía derechos que mantener y deberes que cumplir». Y así se hizo: gracias a este sacrificio se continuó pescando en paz en el gran banco sahariano durante dieciocho años más y las islas Canarias pudieron disfrutar de un largo periodo de prosperidad y de la cobertura del glacis defensivo geoestratégico y área de influencia que para ellas representaba el Sáhara español.

Hemos mencionado la pesca porque fue ésta el motivo que propició la ocupación de enclaves en la costa africana adyacente a las islas. Los fosfatos de Bucraa, descubiertos por un geólogo español, no se empezaron a explotar hasta finales de los sesenta.

El 1946 los territorios de Ifni y del Sáhara Occidental se integraron en una sola entidad política y militar: el África Occidental Española o AOE.

La ocupación española de estas tierras llevó consigo años de paz y amistad con los nativos y de tranquilidad para los cientos de barcos españoles que

explotaron los ricos caladeros que se extienden frente a la costa norteafricana, como ya lo venían haciendo sus antepasados desde varios siglos antes.

Factores geográficos

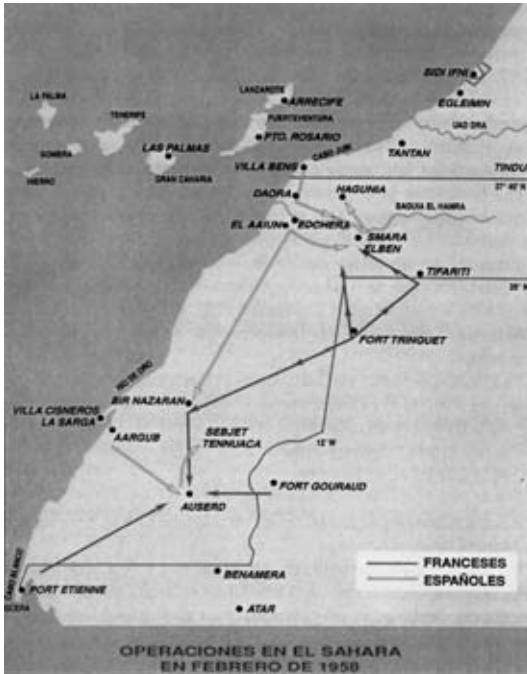


Figura núm. 1.

Los territorios del AOE en 1956 comprendían el enclave de Ifni, de plena soberanía española, de terreno montañoso y propicio a la guerra de guerrillas; la zona sur de nuestro protectorado marroquí, franja comprendida entre el río Draa y el paralelo 27° 40' (actual provincia marroquí de Tarfaya), y el Sáhara español, que se extendía desde dicho paralelo hasta cabo Blanco. El Sáhara español al sur del mencionado paralelo nunca había sido dominado por Marruecos ni había formado parte de su territorio.

En el extenso AOE, con más de 260.000 km² y con una costa de más de 500 millas, no había en 1956 más puerto que el de Villa Cisneros, con un muelle para barcos de poco calado y grúas de descarga. En La Sarga, al sur de la penínsu-

la de Río de Oro, donde se encontraba Villa Cisneros, podían varar nuestras barcazas *K* y desembarcar en la playa vehículos y material pesado. En el resto del AOE había fondeaderos poco abrigados donde podían permanecer al ancla barcos mayores y barquear su carga a la playa aunque, debido a la fuerte resaca, estas faenas no podían realizarse todos los días del año.

En Ifni, las limitaciones eran particularmente severas ya que la playa utilizable era sucia y peligrosa para la varada de las barcazas *K*, únicas embarcaciones anfibia de que disponía la Armada antes de diciembre de 1957.

Aparte de esta playa de Sidi-Ifni, que constituía el acceso principal por vía marítima al aislado territorio de Ifni, en el AOE las más utilizadas eran las de Villa Bens en cabo Juby, en la zona sur de nuestro protectorado marroquí, y la

de Sidi Atzam o del Aaiún a unos 30 kilómetros de la ciudad de este nombre. El Aaiún, con agua abundante, había pasado en poco tiempo de ser una pequeña agrupación de jaimas a constituir una ciudad con todos sus servicios, incluso con un aeropuerto. El Aaiún era la capital y la ciudad más importante de todo el Sáhara español.

Esta ciudad estaba situada en lo que pudiéramos llamar ribera izquierda del hondo y seco cauce de la Saguia El Hamra, ancha y larga cortadura con muchas ramificaciones y recovecos donde se ocultaron al acecho más tarde bandas armadas enemigas.

Por último, en el extremo sur de nuestra costa sahariana, en la pequeña península de cabo Blanco que cierra la bahía del Galgo, se encontraba La Güera, donde también se podía desembarcar. En dicha península estaba el puerto francés de Port Etienne.

La playa de Sidi Atzam o de El Aaiún era por su situación el terminal marítimo más importante del Sáhara español. En ella se desembarcaba el personal y el material desde barcos que tenían que fondear a casi una milla de la costa por la existencia de una barra de arena de situación variable debido a los arrastres. Dicha barra obligaba a abordar la playa por una canal situada entre piedras donde rompía la mar. El barqueo se llevaba a cabo por medio de caleteras, pesadas lanchas así conocidas por los marineros canarios que o eran remolcadas por botes a motor o atravesaban el paso mediante una espía, hecha firme a un boyarín de amarre, de la que entraban. La faena de tomar la amarra, espirse y abordar la playa esperando la ola requería destreza y audacia.

Los barcos tenían que enmendar con frecuencia el fondeadero para que las anclas no se enterraran en el blando fondo de arena, lo que podía dar lugar a que al levar faltara la cadena. Por otra parte, permanecer al ancla frente a la playa de El Aaiún resultaba incomodísimo por la frecuente y fuerte mar de leva con la que era preciso contar durante la descarga.

Para desembarcar camiones y vehículos pesados se utilizaban las barcazas *K* que llegaban de Las Palmas remolcadas por los RA (remolcadores de altura de la Armada). Como los arrastres formaban lomas de arena o camellones, la barcaza, a veces, varaba más lejos de lo conveniente, lo que hacía que su popa rabeara con el riesgo de atravesar la embarcación a la mar y no poder salir de varada. Si los camiones al desembarcar por la rampa de proa de la barcaza encontraban aguas más profundas de lo debido, sus motores se mojaban y se paraban. No pocas veces la marinería de los equipos de playa tenía que desembarrancar, con picos y palas, camiones hundidos en la arena hasta los ejes pese a los tirones dados por un tractor remolcador.

Los prolijos pormenores descritos, que pueden extrapolarse a otras playas del AOE, permiten formarse una idea de lo frágil que era el cordón umbilical marítimo que proveía de todo lo necesario tanto a la guarnición militar como a la población civil de la zona norte de nuestro Sáhara.

Afortunadamente, en el AOE se contaba con pistas y aeródromos para situar en ellos suministros y tropas aerotransportadas y sobre todo con la cercanía de las islas Canarias, desde donde se podían enviar refuerzos y prestar apoyo logístico a las unidades del Ejército que guarnecían el AOE, aparte de permitir a nuestros barcos servirse de las islas como base de operaciones, principalmente, del puerto militar de Las Palmas con su Arsenal.

Situación política tras la independencia de Marruecos

La relación con los nativos de estos territorios empezó a deteriorarse como consecuencia del establecimiento de unos impuestos sobre bienes de consumo en 1955 y el incremento de refugiados procedentes de Marruecos, huidos de la persecución de las autoridades del Protectorado Francés Marroquí, que propalaron entre los habitantes del AOE la oleada de anticolonialismo que por aquel entonces se extendía por todo África.

Pero todo esto no fue más que el preludio de lo que ocurriría cuando, tras la reposición de Mohamed V en el trono (cuya causa había defendido España) el 7 de abril de 1956, se concedió la independencia a la zona norte de nuestro protectorado, dejando bien claro que conservaríamos nuestras plazas, peñones y territorios de soberanía (entre éstos Ifni y Sáhara) y que el futuro de la franja de terreno situada entre el río Draa y el paralelo 27° 40' se decidiría más adelante en entrevista personal de Franco con el sultán. Mohamed V había reivindicado al caudillo todo el AOE.

En la lucha por la independencia de Marruecos en la zona francesa se habían distinguido las llamadas bandas del Ejército de Liberación (brazo armado del partido independentista Istiqlal). Una vez declarada la independencia y organizadas las Fuerzas Armadas Reales (FAR), las bandas armadas, que no se disolvieron ni desarmaron, iniciaron su desplazamiento hacia el sur del país.

En agosto de 1956 se acusó la presencia de una concentración de unos 800 hombres armados en la zona de Egleimin (población que sería más tarde cuartel general de las bandas), situada entre el río Draa e Ifni. Todos los puestos fronterizos marroquíes con este último territorio, y del río Draa al sur, pasaron a ser ocupados por dichas bandas, no por destacamentos regulares de las Fuerzas Armadas Reales marroquíes. En septiembre de 1956 atravesaron los pasos del río Draa y en octubre se infiltraron en el Sáhara Español, llegando a penetrar hasta la altura de Villa Cisneros. Desde nuestro territorio atacaron con poco éxito los puestos fronterizos franceses de Argelia y Mauritania, evitando el enfrentamiento con las débiles guarniciones españolas del Sáhara.

Los componentes marroquíes de las bandas fueron haciendo prosélitos tanto entre los naturales de Ifni como entre los saharauis, testigos presenciales de la condescendencia española. Los efectivos de las bandas fueron aumen-

tando hasta alcanzar y superar los 3.000 hombres. Disponían de armamento portátil, subfusiles y morteros de 81 mm. La tercera parte eran desertores de los ejércitos coloniales francés y español y mercenarios extranjeros. El resto eran nativos: marroquíes y saharauis.

No era fácil mantener efectivos tan numerosos en el Sáhara. Aparte de camellos —indispensables— que tenían las bandas, disponían de camiones robados en una base norteamericana de Marruecos y otros vehículos requisados, cedidos o comprados. La línea de aprovisionamiento de las bandas cruzaba Auserd en el sur. El principal proveedor de suministros era un comerciante de Sidi Ifni, Boaia, que fijó su residencia en Rabat y que en premio de sus servicios fue nombrado por Mohamed V gobernador de la provincia de Tarfaya cuando fue restituido a Marruecos el terreno situado entre el paralelo 27° 40' y el río Draa.

El envío de los primeros refuerzos

Antes de la independencia de Marruecos las fuerzas del Ejército en el AOE eran cuatro tabores (batallones) de tiradores de Ifni. Tres en este territorio y otro en el extenso Sáhara recorrido por los Grupos Nómadas de Policía Indígena, compuestos, principalmente, por saharauis.

A la Comandancia General de la Base Naval de Canarias estaban asignados el minador *Neptuno*, las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, las barcasas de desembarco *K-1* y *K-2* y los remolcadores de altura *RA-1* y *RA-2*. Estas dos barcasas fueron adquiridas en 1948; eran de la clase *LCT* (4), de origen británico, y fueron destacadas a Canarias para atender las necesidades logísticas del AOE.

Con posterioridad, ante el aumento de las necesidades como consecuencia de la situación, se agregaron a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias los minadores *Eolo*, *Marte* y *Júpiter* por su capacidad para el transporte de tropas y material. En noviembre de 1957 la *Atrevida* fue relevada por el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*. Era comandante general de la Base Naval de Canarias el vicealmirante Pascual Cervera y Cervera.

Con motivo de un incidente en Tantán en marzo de 1956, Cervera dispuso la salida de la corbeta *Descubierta* con una sección de Infantería de Marina de la Agrupación de Canarias a bordo. La corbeta se mantuvo cruzando frente a la costa con la sección lista para desembarcar si así lo requería el gobernador general del AOE. Calmados los ánimos de los nativos, la *Descubierta* regresó a Las Palmas el 3 de abril. El 9 de dicho mes volvió a salir con otra sección con destino a Ifni. Desembarcada la sección de Infantería de Marina a solicitud del gobernador, que era el general Pardo de Santayana, desfiló por la ciudad de Sidi Ifni para levantar la moral de la población española y mostrar a los «Baamaranis» (moros de Ifni) que España disponía de barcos y hombres

para salvaguardar su soberanía en el territorio. También se enviaron allí una sección y una compañía de Infantería del Ejército desde Canarias.

Como las guarniciones francesas en puestos limítrofes con nuestro Sáhara estaban siendo hostilizadas por las bandas infiltradas y se temía que pudieran atacar Port Etienne partiendo de La Güera, se envió allí otra sección de Infantería de Marina en los viejos *Junkers* 52 del Ejército del Aire. Dicha sección llegó a La Güera el 30 de abril. Más tarde fue reforzada por una compañía de fusiles y otra de ametralladoras que fueron transportadas por mar en la corbeta *Atrevida*. Cesada la alarma dicha fuerza regresó a Las Palmas. En el AOE sólo quedó una Sección de Infantería de Marina en La Güera y otra en Ifni con la misión de defender la cabeza de playa de Sidi Ifni.

En la mar, las corbetas y el minador *Neptuno* establecieron una estrecha vigilancia a lo largo de todo el litoral para impedir desembarcos clandestinos de hombres y contrabando de armas que reforzaran a las bandas infiltradas por tierra. Pero a la vista del cariz que iba tomando la situación se decidió aumentar la guarnición del AOE con fuerzas del Ejército.

Las primeras unidades enviadas fueron la 1.^a Bandera Paracaidista y la recién creada 13.^a Bandera de la Legión. La 1.^a Bandera Paracaidista fue transportada a bordo del *Almirante Cervera* de Cádiz a Puerto del Rosario (Fuerteventura), donde llegó el 7 de mayo de 1956. Desde Fuerteventura, la Aerotransportada podía acudir con rapidez a donde hiciera falta. La 13.^a Bandera fue transportada en el crucero *Miguel de Cervantes* y el transporte *Almirante Lobo* y enviada directamente al Aaiún. En junio, la 1.^a Bandera Paracaidista fue en puente aéreo trasladada de Puerto del Rosario a Sidi Ifni. Al tiempo que se llevaba a cabo el envío de estos refuerzos, las fuerzas indígenas de Tiradores de Ifni fueron en gran parte «europeizadas» con soldados de reemplazo.

Como ya hemos indicado, el enclave de Ifni se abastecía por vía marítima mediante el desembarco en la playa de Sidi Ifni de las cargas transportadas en barco. El barqueo lo realizaba la Unidad de Mar del AOE, formada por nativos que llevaban a cabo estas penosísimas faenas con «carabos» (embarcaciones a remo moras). Sólo se disponía de un «único» vehículo anfibia.

La resistencia pasiva de los indígenas al desembarco de tropas y material obligó a crear la Brigada de Marinería de Ifni, que se componía de 100 marineros y un contraamaestre al mando del teniente de Infantería de Marina Pastor. Esta brigada llegó a Ifni el 13 de junio de 1956.

Los días que el estado de la mar permitía el barqueo estos marineros trabajaban en prolongadas jornadas, sorteando, de ida, al barco fondeado, las «siete» olas, y regresando con sus embarcaciones cargadas a la playa. De forma similar, las barcas *K* remolcadas por los remolcadores RA empezaron a efectuar ininterrumpidos viajes a las playas del Sáhara, donde aquéllas podían varar y desembarcar vehículos y carga general.

Pero a principios de 1957, cuando las bandas armadas fueron incrementan-

do aún más sus efectivos, se hizo evidente que con los refuerzos enviados no se podían defender los puestos aislados del interior si eran atacados por ellas, y mucho menos pretender su expulsión. La máxima «habilidad y tacto diplomático» recomendado por Madrid al general gobernador se había traducido en un hacer la vista gorda, que había acarreado la pérdida del prestigio de España entre la población saharauí y su desafección a nuestra causa.

Francia mantenía en las fronteras del AOE varias posiciones con importante guarnición: Tinduf en Argelia, Fort Trinquet, Fort Gouraud, Benamera y Port Etienne en Mauritania. En total, unos 4.600 hombres bien armados y motorizados con unos 700 vehículos y cerca de un centenar de aviones. Estas guarniciones eran las hostigadas con escaso éxito por las bandas armadas partiendo de territorio español.

La transigencia con las bandas mientras no nos atacaran tenía, forzosamente, que tener un límite. En enero de 1957 las bandas atacaron a un destacamento francés que marchaba por su zona y cerca de la nuestra de Port Etienne a Atar. El resultado de la acción fue desfavorable a las bandas, que se vieron obligadas a regresar con sus bajas a territorio español. Fue necesario enviar en el *Eolo* desde El Aaiún a Villacisneros una compañía de la Legión, que recibió orden de desarmar a una partida de unos cien hombres en Auserd. Exigida su rendición, el jefe de la partida impuso como condición que sus hombres fueran evacuados a Marruecos. Por orden superior se accedió a ello. En el mayor secreto los prisioneros fueron escoltados por legionarios y su jefe evacuado en avión.

En la frontera del territorio de Ifni cundió la alarma por pequeños pero constantes incidentes ocurridos en los puestos limítrofes. La propaganda del Istiqlal estaba calando hondo entre los habitantes del territorio.

Ese mismo mes de enero se decidió relevar la 1.^a Bandera Paracaidista, que como hemos dicho se encontraba en Ifni, por la 2.^a que estaba en su acuartelamiento de Alcalá de Henares. Esta intrascendente operación demostró palmaria-mente la limitación que representaba la inexistencia de un muelle en Sidi Ifni, así como la carencia de medios de desembarco adecuados.

El 24 de enero de 1957 la 2.^a Bandera Paracaidista embarcó en Cádiz en el minador *Neptuno* y en el transporte *Tarifa*. El 26 ambos buques fondearon frente a Sidi Ifni. Por el estado de la mar el barqueo no se pudo iniciar hasta el día 30. Fueron desembarcados solamente 153 hombres de la 2.^a Bandera. Subieron a bordo de los citados buques 76 de la 1.^a. De nuevo el mal tiempo obligó a suspender la operación. Los barcos tuvieron que levar y dirigirse a Las Palmas. En puente aéreo Gando-Ifni se tuvo que llevar a cabo el relevo. En él se habían invertido nada menos que diecinueve días.

En febrero las bandas armadas establecidas en el Sáhara español tuvieron un duro encuentro con las fuerzas francesas a las que ocasionaron muchas bajas al sur de Tifariti.

La postura de España era delicada. Si actuábamos duramente contra las

bandas podíamos terminar enfrentándonos con Marruecos promoviendo una indeseada escalada. Si las dejábamos actuar libremente nos enemistábamos con Francia. Por otra parte, una excesiva condescendencia entrañaba una dejación de soberanía.

Cambio de Gobierno y fracaso de la política seguida en el AOE

El 25 de febrero de 1957 se produjo un cambio en el Gobierno, que no supuso en los ministerios militares alteración sustancial de la política seguida hasta entonces de restricción al máximo de los gastos de defensa. Del nuevo Gobierno formaron parte Ullastres y Navarro Rubio, artífices del plan de estabilización proyectado ese año y puesto en práctica en 1959. Lo que más incidencia podía tener en los sucesos que se estaban produciendo en el AOE era la continuación en la Subsecretaría de la Presidencia del Gobierno del almirante Carrero, lo que en principio significaba la continuidad de la política a seguir en África dictada directamente por la Presidencia al general gobernador del AOE.

El 21 de marzo de 1957 el almirante Carrero Blanco, ante la delicada situación en que se encontraba España, dirigió un escrito al gobernador del AOE, general Pardo de Santayana, en el que le indicaba la política de compromiso que debía seguir. Ésta consistía, en su aspecto político, en tratar de convencer a los saharauis de las intenciones anexionistas de Marruecos respecto al Sáhara, lo que significaba la pérdida de las libertades que España les garantizaba y que, con el tiempo, llegarían a la concesión de la independencia, y en el militar, proceder frente a las bandas armadas de la forma siguiente: si las partidas eran débiles, desarmarlas; si eran fuertes, evitar el choque armado; y si su acción iba dirigida contra los franceses, informar a éstos de sus movimientos e intenciones. En la franja de terreno comprendida entre el río Draa y el paralelo de 27 40', que era «protectorado» y no zona de plena soberanía española, la prudencia debía extremarse al máximo. La primera medida no dio resultado. Al contrario, se detectó un trasiego de notables saharauis por los pasos del Draa, que iban y venían de Egleimin e incluso de Rabat, donde acudían a rendir pleitesía al sultán de Marruecos. Las deserciones de nuestros soldados indígenas aumentaron, así como los actos de sabotaje a líneas telefónicas y postes de conducción eléctrica en el territorio de Ifni. Los incidentes originados por la entrada de unidades militares francesas que perseguían a las bandas dieron lugar a reclamaciones por nuestra parte. Pese a todo, de hecho, todavía no se había producido una agresión directa a nuestras escasas fuerzas ni a nuestras instalaciones. Pero la política seguida no podía mantenerse después de la agresión a un puesto español en el Sáhara y del asesinato de un capitán moro del Ejército español, al cual habían de seguir otros muchos oficiales y suboficiales indígenas afectos a España.

Desde el punto de vista militar, lo más urgente era motorizar nuestras unidades saharianas. A paso de camello no se podía acudir con prontitud al interior para imponer nuestra autoridad. Como los únicos medios de desembarco de vehículos de que se disponía eran las dos barcasas *K*, éstas tuvieron que afanarse en llevar camiones y *jeeps*, tanto a la playa de El Aaiún como a la de La Sarga en Villa Cisneros. El 17 de junio de 1957, el crucero *Méndez Núñez* y el transporte *Tarifa* salieron de Ceuta con la 4.^a Bandera de la Legión, que desembarcó en Villa Cisneros el día 21. Era la tercera unidad tipo batallón enviada al Sáhara desde los primeros incidentes. El 20 de ese mes se infiltraron en nuestro territorio de Ifni activistas del llamado Ejército de Liberación para sublevar a la población indígena, lo que aconsejó enviar una compañía de la recién llegada 4.^a Bandera a Ifni, que en la corbeta *Atrevida* embarcó en Villa Cisneros y desembarcó en la playa de Sidi Ifni.

Todos los indicios apuntaban a que los hilos de la trama los movía Marruecos, es decir, el propio Mohamed V. De ahí que desde el Gobierno General del AOE se solicitara el envío de refuerzos y se propusiera el entendimiento con los franceses. En espera de la llegada de refuerzos, especialmente de vehículos para motorizar a las dos banderas de la Legión que ya había en el Sáhara, al nuevo Gobernador del AOE, el general Zamalloa, que había tomado el mando el 23 de junio en relevo de Pardo de Santayana, se le ordenó abandonar todos los puestos del interior de nuestro Sáhara y concentrar todas las fuerzas en él desplegadas en cuatro puntos: Villa Bens en cabo Jubi, El Aaiún y su playa, Villa Cisneros-El Aargú y La Güera. También se le concedió autorización para iniciar conversaciones con el general francés Bourgunt, con objeto de planear acciones combinadas. La medida de abandonar posiciones del interior era militarmente acertada pero políticamente perjudicial. En Ifni, en contra de lo decidido en el Sáhara, continuaron ocupados todos los puestos del interior.

La actividad desplegada por las bandas del Ejército de Liberación, tanto al norte como al sur del río Draa, y las concentraciones de ellas en la zona de Egleimin, produjeron la natural inquietud y propició un cambio de política por parte de España.

Cambio de política: Plan «Madrid» y cooperación con Francia

El 27 de julio de 1957 se reunió en Madrid, bajo la presidencia de Franco, la Junta de Defensa Nacional. En ella se decidió cambiar radicalmente de política: hasta entonces se había consentido la presencia de las bandas armadas en el Sáhara; ahora se pretendía expulsarlas. Todas las propuestas de Zamalloa, que fue convocado a esta reunión, fueron aceptadas.

Fue precisamente la Armada la que recomendó que no se pusiera en marcha ningún plan de ataque a las bandas infiltradas en el Sáhara hasta que

no se dispusiera de medios de transporte y desembarco suficientes, ya que era consciente del ingente problema que se avecinaba para poner en tierra las fuerzas que harían falta y, después, aprovisionarlas. En tal sentido se empezaron a movilizar barcos mercantes y se iniciaron gestiones con las Marinas norteamericana y francesa para obtener los medios anfibios necesarios para el desembarco de tropas y material en Villa Bens, playa de El Aaiún y Villa Cisneros.

La idea de la maniobra en tierra consistía en limpiar de bandas armadas la Sagua El Hamra por medio de dos columnas motorizadas españolas que partirían de Villa Bens y de El Aaiún y otras dos francesas que lo harían desde Fort Trinquet. Todas estas columnas convergerían en Smara, donde además saltaría la Bandera Paracaidista del Ejército del Aire. Después se llevaría a cabo otra operación similar en el sur, partiendo las fuerzas españolas de Villa Cisneros y de El Aaiún y las francesas de Fort Trinquet, Fort Gouraud y Port Etienne para converger en Bir Nazaran en el centro de nuestro Sáhara y en Ausert al sur de éste.

Todo ello implicaba, por parte española, desplegar en el Sáhara dos grupos de Caballería Motorizada, un Grupo de Artillería, cuatro Banderas de la Legión y cinco Batallones de Infantería, además de los servicios correspondientes. En total, unos 9.000 hombres con más de 400 vehículos. Los Grupos de Caballería (Santiago núm. 1 y Pavía núm. 4), como puntas de lanza de las columnas atacantes, serían dotados con carros *M-24* norteamericanos y vehículos AAC (Auto Ametralladora Cañón) de segunda mano comprados a Francia. A Ifni se enviarían, aparte de las fuerzas que allí estaban, entre ellas la Bandera Paracaidista, tres batallones más de Infantería del Ejército. Hasta el mes de noviembre de 1957 no se pudieron realizar las primeras operaciones de transporte de todas estas fuerzas al AOE.

Actividades de la flota en el otoño de 1957

Como se puede deducir de todo lo expuesto, las unidades de la Armada que hasta entonces habían operado en permanencia en aguas del AOE habían sido las asignadas a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias. La Flota, núcleo principal de la Fuerza Naval, continuó en sus bases de la Península para llevar a cabo las maniobras de otoño previstas en su plan de actividades. El comandante general de la Flota era el vicealmirante Pedro Nieto Antúnez desde mayo de 1957.

En septiembre de 1957 la Flota estaba organizada en tres divisiones y se componía de cinco vetustos cruceros que habían participado en la Guerra Civil, *Canarias*, *Almirante Cervera*, *Miguel de Cervantes*, *Galicia* y *Méndez Nuñez*, y ocho destructores de la clase *Churruca* de los años veinte. De estos buques, el *Galicia* y el destructor *Ulloa* se encontraban en reparación. Los

Álava y *Liniers*, de la misma clase pero de construcción más reciente, estaban pendientes de emprender sus obras de modernización, así como los de la clase *Audaz*. Tanto los cruceros como los destructores, carentes de sensores, no contaban con posibilidades antisubmarinas ni antiaéreas. Sí se demostró en la campaña de Ifni que conservaban una capacidad artillera no desdeñable contra blancos en tierra, de la que se supo sacar partido.

Por otro lado, según señalaba el almirante Meléndez en uno de sus partes de campaña refiriéndose a los destructores: «La falta de capacidad de sus evaporadores obligaba a racionar el agua a casi tan sólo la necesaria para beber, lo que junto a la calidad de las faenas grises de marinería, las malas máquinas de lavar, las cocinas de carbón y la falta de espacio en los sollados, hacía que las dotaciones de los buques al cabo de sólo cinco días de navegación presentaran un aspecto verdaderamente deplorable». En la campaña de Ifni los destructores llegaron a hacer dieciséis días de mar consecutivos.

Las tres divisiones de la Flota iniciaron los ejercicios preliminares de otoño en aguas próximas a sus bases de Ferrol, Cádiz y Cartagena y después pasaron todas al Mediterráneo para las maniobras de conjunto. Precisamente en esas maniobras participaron por primera vez los dos primeros destructores de la clase *Fetcher* cedidos por la Marina norteamericana, *Lepanto* y *Ferrandiz*, recién llegados a España y que no fueron destacados, supongo que por consideraciones políticas, a aguas del AOE. El 3 de noviembre toda la Flota se encontraba en Palma de Mallorca, lista para realizar ejercicios de tiro y de lanzamiento de torpedos el día siguiente. En estas condiciones de alistamiento se recibieron órdenes de transportar tropas al AOE y prestar apoyo al Ejército en sus aguas.

Precisamente este día se había iniciado, conforme al plan previsto de concentración en las zonas de El Aaiún y Villa Bens, la retirada de Tantán, el 6 se llevaría a cabo la de la guarnición de Smara y el 10 la de Auserd. El cariz de la situación tras el incremento de las concentraciones llevadas a cabo por las bandas que se habían detectado era alarmante pese a los bombardeos esporádicos realizados por nuestros viejos *He-III* contra ellas.

La Flota en aguas del AOE

Para cumplir las misiones ordenadas la Flota se dividió en varias agrupaciones: la Agrupación «A» la componían los cruceros *Canarias*, *Méndez Núñez* y los destructores *Churruca*, *Gravina* y *José Luis Díez*. La Agrupación «B», los cruceros *Cervantes* y *Cervera* y los destructores *Miranda*, *Antequera*, *Jorge Juan* y *Escaño*.

El día 4 la Agrupación «A» se dirigió a Ceuta. En los cruceros *Canarias* y *Méndez Núñez* embarcó la VI Bandera de la Legión del Tercio Duque de Alba,

y en el *Canarias*, aparte de otro material, trece camiones. Estos barcos, que salieron el 5 y el 7, desembarcaron en el Puerto de la Luz los hombres y el material transportado. Posteriormente, en aviones *T-2*, la VI Bandera fue enviada a El Aaiún desde la base de Gando. El 11, con todo su material y efectivos, se encontraba en la capital del Sáhara.

El *Cervera* y el *Cervantes* llegaron a Melilla el 11 y embarcaron al Batallón «Cabrerizas», unidades de ingenieros y equipos quirúrgicos. Los destructores se incorporaron a los cruceros en el Estrecho. Toda la Agrupación se encontraba a la altura de Ifni el 14 de noviembre. Desde allí barajó la costa a poca distancia de tierra hasta Villa Cisneros, donde desembarcó la fuerza transportada. Ésta fue la operación ALDEBARÁN, que aparte del transporte de tropas indicado tenía por misión enseñar el pabellón en nuestras aguas del AOE.

En vuelos directos realizados por quince aviones *T-3* (bimotores *Douglas* recién adquiridos en Norteamérica), empezó a salir el día 5 con destino a cabo Jubu desde Melilla la II Bandera de la Legión. El 11 se encontraba toda ella en Villa Bens.

Del 9 al 15 de noviembre la 3.^a División de la Flota, compuesta por el *Méndez* y los destructores *Churruca* y *Gravina*, a los que se agregó el *José Luis Díez*, realizó la operación SIRIUS con el mismo propósito que la ALDEBARÁN. Consistió también en barajar la costa a la menor distancia posible de tierra desde Ifni a Villa Cisneros para impresionar a los indígenas del AOE. Esta Agrupación recibió al mismo tiempo la orden de reconocer a fondo buques y pesqueros que navegaran por la zona comprendida entre Ifni y Villa Cisneros, especialmente la situada entre los paralelos 27° 40' y 29° 10', es decir, entre el límite norte de nuestro Sáhara y el territorio de Ifni.

Las instrucciones cursadas para impedir el contrabando de armas por vía marítima establecían que dentro de las seis millas fiscales cualquier mercante extranjero sospechoso podía ser visitado e inspeccionado con la máxima cortesía. Dentro de las tres millas incluso podía ser apresado.

Barajar la costa tan cerca de tierra era peligroso por la poca confianza que merecían los levantamientos hidrográficos existentes. Durante la noche, para hacer notar la presencia de los barcos, se encendían proyectores y se disparaban proyectiles iluminantes.

El 16 de noviembre de 1957 toda la Flota se encontraba concentrada en el Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria. De allí se trasladó al de Santa Cruz de Tenerife.

La agresión a Ifni y el apoyo de fuego naval

El 23 de noviembre se produjo la agresión a Ifni por las bandas incontroladas del Ejército de Liberación, invadiendo nuestro territorio de soberanía unos

1.500 hombres. Algunos puestos avanzados fueron tomados y otros quedaron cercados. Un grupo de unos doscientos hombres trató de avanzar hacia la ciudad de Sidi Ifni, pero fue rechazado. Igual suerte corrieron los que por el sur intentaron ocupar el aeródromo. El levantamiento en masa de los nativos, con el que contaban los invasores, no se produjo. De cualquier forma, la situación fue crítica los días siguientes y estaba lejos de ser controlada.

Con gran celeridad se procedió a enviar a Ifni desde El Aaiún la VI Bandera de la Legión por vía aérea y dos compañías de Infantería desde Canarias. En otro puente aéreo la 1.ª Bandera Paracaidista se transportó a Ifni desde su acuartelamiento en Alcalá de Henares. El Ejército

del Aire prestó su apoyo a los puestos cercados mediante el bombardeo y ametrallamiento de los sitiadores y el lanzamiento de municiones y suministros.

El día 24, es decir, el siguiente a la agresión, la Flota recibió orden de dirigirse a Cádiz y transportar tropas de Cádiz a Gran Canaria. El 25 salió de Tenerife y el 27 se efectuó en Cádiz el embarque de tropas de la forma siguiente: el Batallón Expedicionario del Regimiento de Cádiz núm. 41 con su impedimenta en el *Canarias*, el Batallón Expedicionario del Regimiento de Soria núm. 9 con su impedimenta en el *Cervantes* y la 201 Compañía Paracaidista y 52 toneladas de municiones en el *Méndez Núñez*. Conforme se concluía el embarque en cada crucero se salía navegando con independencia con destino a Canarias.

En la noche del 28 de noviembre, al interceptar el *Canarias* un radio del almirante de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina informando de la suma gravedad de la situación en Ifni, el almirante de la Flota decidió alterar la misión encomendada a los cruceros ordenando a éstos dirigirse directamente a Sidi Ifni a 20 nudos para desembarcar allí, con los medios de barqueo



Figura núm. 2.

disponibles, las unidades transportadas. El *Canarias* fondeó en Sidi Ifni la mañana del 29, el *Méndez* lo hizo por la tarde de dicho día y el *Cervantes* al amanecer del 30.

En Sidi Ifni se encontraban el minador *Neptuno* y los mercantes *Paloma* y *Río Sarela*. Este último hacía las veces de almacén flotante donde, sin prisas, se transbordaba la carga para llevarla a la playa con condiciones de mar favorables.

El 30 de noviembre fondeó también en Ifni el transbordador *Virgen de África* con el Batallón Expedicionario del Regimiento de Pavía n.º 15 a bordo. Ese mismo día llegó, en aviones *DC-3*, una compañía de ametralladoras de Infantería de Marina de la Agrupación de Canarias desde Gando, al mando del capitán Francisco González Ibáñez, que ocupó posiciones para defender la cabeza de playa y proteger los desembarcos.

Ya había en Ifni, aparte de la Brigada de Marinería del AOE, una sección de Infantería de Marina y otra de Marinería armada, que habían llegado en la *Atrevida* el 30 de agosto de 1957. Todas estas fuerzas quedaron a las órdenes del comandante de Marina. El barqueo de todas las tropas y del material se efectuó con los botes de los cruceros y con los carabos tripulados por los hombres de la ya mencionada Brigada de Marinería de Ifni. En un carabo cabían 20 hombres con su impedimenta. Una vez cargado, un bote a motor lo remolcaba hasta las proximidades de las rompientes. Allí, largado remolque, el carabo, a remo, atravesaba éstas y varaba en la playa saltando a la arena los soldados que transportaba. El bote a motor remolcador también se enviaba cargado de soldados. El bote esperaba delante de las rompientes a que el carabo regresara vacío; en él embarcaba el personal que iba en el bote y el carabo cruzaba las rompientes y lo ponía en tierra. De esta forma se procuró acelerar el desembarco. El batallón embarcado en el *Virgen de África* se puso en tierra por este procedimiento, con carabos y botes del *Canarias*. El autor de este artículo participó en estas faenas con otros oficiales a las órdenes del capitán de corbeta Fraga Ferreiro, tercero del *Canarias*.

La prolija descripción que antecede pone de manifiesto cómo en 1957 la Armada tuvo que suplir, como tantas veces, con su celo, la carencia de medios adecuados. Con toda la razón había aconsejado posponer la toma de la iniciativa hasta no disponer de los medios requeridos para desembarcar con seguridad y rapidez en playa las unidades del Ejército que, conforme al plan previsto, iban a limpiar de bandas armadas el Sáhara español.

Entendemos que este oportuno envío de refuerzos a Ifni contribuyó en gran medida a restablecer en tierra la comprometida situación en que se encontraban nuestras tropas a finales de noviembre y principios de diciembre de 1957 en dicho territorio.

El 3 de diciembre el *Méndez*, con la insignia del contralmirante Meléndez, salió de Las Palmas para Sidi Ifni. Los destructores de su división también se destacaron a realizar distintas misiones de presencia en El Aaiún y de trans-

porte entre Cádiz y Canarias. Al almirante se le había encomendado, concretamente, mantener contacto personal con el gobernador general del AOE, acudir al lugar de la costa donde fuera necesaria su presencia y facilitar enlace radio-telegráfico. El 4 de diciembre el *Méndez Núñez* fondeó en Sidi Ifni, donde también se encontraba el *Vasco Núñez de Balboa*. El contralmirante Meléndez estableció contacto personal con el general Zamalloa, poniéndose de acuerdo para prestar apoyo de fuego y logístico y establecer procedimientos de enlace radio. En aquellos días la mayor preocupación del general Zamalloa era liberar a los puestos cercados en el interior del territorio, para lo cual se emprendieron las operaciones PAÑUELO (salto de una Compañía Paracaidista en Tiliuin), NETOL y GENTO. Pero lo más alarmante era que nuestro servicio de información estimaba como probable un ataque de las bandas por el norte, con eje de avance Agadir-Mirleit-Tabelcut (este último era el puesto fronterizo de la frontera norte del territorio), con consentimiento y posible colaboración del Gobierno marroquí, y otro ataque por el sur con bandas procedentes del Draa. En Egleimin y Tantan se habían detectado concentraciones muy numerosas. (Ver figuras 1 y 2).

Para hacer frente a esta situación, la aviación recibió orden —que posteriormente fue cancelada— de bombardear masivamente Tantan, posición abandonada en la zona sur del Protectorado. Pero unas bombas arrojadas en un puesto perdido en el desierto no podían ser resolutivas y por ello se decidió recurrir a la Armada para advertir a Mohamed V, que no podía continuar aplicando su equívoca política de apoyo encubierto —a veces descarado— a las bandas incontroladas que habían invadido el territorio de Ifni.

La demostración naval de Agadir

La orden de llevar a cabo esta demostración se cursó la mañana del 6 de diciembre de 1957. El mensaje del jefe de Estado Mayor de la Armada dirigido al comandante general de la Flota decía: «Disponga V. E. que *Méndez, Canarias, José Luis Díez, Gravina, Escaño* y *A. Miranda* al mando CA Jefe 3 División de la Flota hagan lo antes posible demostración sobre Agadir, donde a corta distancia costa permanecerán hasta nueva orden con artillería cubierta apuntando tierra para hacer fuego recibida orden expresa Ministro de Marina. Sidi Ifni será punto de concentración amanecida sábado siete». El mensaje fue descifrado a las 1330 horas del día 6 en el *Canarias*. Es obvio que, en principio, se autorizaba la penetración en aguas jurisdiccionales marroquíes. El puerto de Agadir se encontraba a unas noventa millas al NNE de Sidi Ifni. El *Méndez*, de los seis buques que iban a efectuar la demostración, era el único que se encontraba en Ifni. El *Canarias* estaba atracado en Santa Cruz de Tenerife, donde había desembarcado el comandante general de la Flota para emprender vuelo a Madrid, en donde había sido convocado.

El AJEMA aclaró, en otro mensaje posterior, que la frase «artillería cubierta apuntando tierra» debía entenderse en el sentido de que durante la demostración se efectuarían ejercicios doctrinales de artillería en periodos de tiempo que se consideraran oportunos.

El día 6 los destructores se encontraban desplegados de la siguiente forma: el *Gravina* en El Aaiún, el *Díez* en viaje de El Aaiún a Ceuta y los *Escaño* y *Miranda* navegando de Cádiz a Las Palmas. Todos desempeñando cometidos relacionados con la crítica situación de Ifni. El *Canarias* salió de Santa Cruz de Tenerife a las 1730 horas del 6 para, pasando por la Bocaina, aproar a Sidi Ifni.

En otro mensaje del jefe de Estado Mayor de la Armada, recibido a las 0045, se fijaba las 1000 del día 7 como inicio de la demostración, y se concretaba que se harían dos pasadas frente a Agadir en las condiciones señaladas. El *Canarias*, desde el sur de Arrecife, aprobó a Ifni a 25 nudos. Como no podía llegar a tiempo para reunirse con los demás buques en Ifni al amanecer del 7 y estar en Agadir a las 10, el almirante Meléndez fijó un punto de encuentro situado a 15 millas al 200° de Agadir.

A las 0615 del 7 el *Méndez Núñez*, que había salido del fondeadero de Sidi Ifni rumbo a Agadir, ya se había reunido con los destructores. Hasta las 0910 no se avistaron el *Canarias* y el *Méndez*, ordenándose línea de fila en el siguiente orden: *Méndez*, *Canarias*, *Díez*, *Gravina*, *Escaño* y *Miranda*. La formación quedó establecida a 1021, arrumbándose a Agadir. A las 1103 se inició la primera pasada hacia el norte a ocho nudos con rumbo sensiblemente paralelo a la costa, en zafarrancho de combate y cañones cargados apuntando a tierra por estribor. A las 1135 se invirtió el rumbo por contramarcha pasando a 0,4 millas de la punta del muelle de poniente del puerto de Agadir con los cañones apuntando por la otra banda. A las 1218 se tocó retirada y a las 1712 se dislocó la fuerza, dirigiéndose el *Méndez* y el *Gravina* a Sidi Ifni y el *Canarias* a Tenerife. Los otros tres destructores se dirigieron al fondeadero de La Bocaina para dar petróleo al *Díez*, que tenía que reanudar su viaje a Ceuta y Melilla.

Dada la premura con que hubo que actuar no fue posible concentrar todos los buques participantes con antelación suficiente en el fondeadero de Sidi Ifni para tener un intercambio personal de impresiones con todos los mandos, como pretendía el almirante Meléndez y aconsejaba la delicada índole de la operación. Por ello fue preciso dar por radioteléfono —por los poco fiables TRN4 de HF y fonía—, en clave, un extracto de la operación que se iba a ejecutar, ya que los destructores desconocían los pormenores, corriendo el riesgo de que un error de descifrado diera lugar a un incidente de consecuencias graves. Como era obligado, se hizo hincapié en que no se abriría el fuego sin orden expresa.

Como no se fijó la distancia a la que había que pasar de Agadir, el almirante Meléndez decidió acercarse a 700 metros de la luz existente en la punta del

muelle de poniente del puerto. Como tampoco existían lo que hoy llamamos «reglas de enfrentamiento», el almirante Meléndez preguntó cómo tenía que reaccionar si se le disparaba desde tierra. Se le contestó: «No es de esperar que ocurra lo que manifiesta. De ocurrir se retirará fuera de alcance en espera de instrucciones».

Durante la demostración se avistaron varios aviones, que de ser hostiles hubieran supuesto un alto riesgo para la formación y para el cumplimiento de la misión. Durante ambas pasadas se reconocieron el hotel Gautier y el edificio Satas, así como la refinería con sus depósitos de combustible hacia los que apuntaron amenazadoramente las torres de proa del *Canarias*. En la parte moderna de la ciudad no se vio tráfico alguno. En la zona de poniente se observó algún tráfico de camiones y en el muelle algunos indígenas; uno de ellos impertérrito con una caña de pescar en la punta del muelle. Desde el puente de estado mayor del crucero *Canarias* vimos cómo en la ciudad empezaron a izarse banderas multicolores. Eran los pabellones nacionales de diferentes países mostrados por quienes pretendían poner de manifiesto la presunta propiedad no marroquí de determinados edificios. En aquella mañana de apagado sol y calma chicha, el expectante silencio sólo era roto por los golpes secos de los atacadores y las estentóreas voces de cargar.

En un radio interceptado se decía que las autoridades de Agadir habían informado al Gobierno de Rabat de que una formación naval española de unos «diecisiete» buques cargados de hombres y material se encontraba frente a Agadir con la intención de efectuar un desembarco. Se tuvo información de que las Fuerzas Reales Marroquíes acudieron apresuradamente para impedirlo. Las de guarnición en Agadir permanecieron inicialmente acuarteladas. La prensa francesa se hizo eco de esta demostración, publicando en el *Paris Match* un extenso artículo.

Sea como fuere, todo parece indicar que el efecto disuasorio ejercido en el ánimo de Mohamed V le hizo rectificar su política de apoyo a las bandas. De hecho su heredero, el futuro Hassan II, se había reunido con los jefes de las bandas en Rabat para planificar la campaña. Para hacerse cargo de cuál era la situación militar basta señalar que el día de la demostración se combatía encarnizadamente en Ifni para liberar los puestos cercados de Tingsa y Tenin. En la evacuación de este último estuvo a punto de ser totalmente aniquilada aquel día una Sección del Regimiento de Soria núm. 9. De los treinta y dos hombres de la sección sólo cuatro resultaron ilesos. Mandaba esta sección el alférez de complemento Francisco Rojas Navarrete, que murió heroicamente. Se le concedió a título póstumo la Medalla Militar Individual. Fue el primero y único oficial de la Milicia Universitaria que obtuvo tan honrosa y preciada recompensa. Que Mohamed V entendiera el callado mensaje de los cañones de nuestros buques parece confirmarlo su actitud negociadora a partir de entonces. Quizá se convenciera que la vía del diálogo, a largo plazo, podría ser más rentable que su apoyo a las bandas y su connivencia con ellas.

Las operaciones en Ifni y el apoyo de fuego naval

Terminada la demostración, el *Méndez Núñez* y el *Gravina* fondearon en Sidi Ifni, el *Churruca* se situó frente a la cabeza de playa de El Aaiún, mientras que el *Canarias* y los destructores *Escaño* y *A. Miranda* quedaron de reserva en el Puerto de la Luz para acudir a donde fuera necesario. La intención del almirante de la Flota era mantener en permanencia un crucero y dos destructores fondeados en Ifni y El Aaiún o patrullando frente a la costa relevándolos cada quince días.

El *Cervantes* con el *A. Antequera* y el *Jorge Juan* se apostaron en Ceuta y el *Cervera* y el *Díez* en Málaga en misión de cobertura a nuestras plazas del norte de África, por si se producía una escalada, y listos para embarcar y transportar con rapidez otras unidades del Ejército al AOE si hacían falta.

El 9 de diciembre el *Méndez Núñez* realizó bombardeo de hostigamiento sobre blancos en tierra en Ifni con artillería de 120 mm. Se tiró sobre Telata, Mesti y Si Uarsig. En total hizo 69 disparos. El día 10 se recibió en el *Méndez Núñez* un mensaje que decía que el enemigo se estaba concentrando para atacar la ciudad de Sidi Ifni y que con objeto de obstaculizar el ataque y desmoralizarlo se hostigara con artillería una zona del norte y otra del sur del territorio. El *Méndez* disparó diez salvas. También lo hicieron el *Churruca* y el *Vasco Núñez de Balboa*, que dispararon otras tantas sobre blancos situados al sur de Tabelcut. El 11, a petición, se volvió a hacer fuego y por la noche se dispararon iluminantes. En total, los días 9, 10 y 11 el *Méndez* efectuó 132 disparos de 120 mm sobre tierra.

Pero el fuego sobre tierra tuvo que ser suspendido a requerimiento del Ministerio de Asuntos Exteriores, que en aquellos momentos consideró que el bombardeo de la costa no era oportuno. La orden de no disparar fue cancelada poco después, sin duda porque las negociaciones emprendidas no debían estar progresando todo lo debido. Sea como fuere, el caso es que la Flota continuó prestando apoyo de fuego en Ifni.

Hasta el 14 de diciembre duró la presencia del *Méndez* y el *Churruca* frente a Ifni. El 15 de diciembre llegaron el crucero *Canarias* y los destructores *A. Miranda* y *Escaño*, que permanecieron frente a Ifni hasta el 27 de diciembre.

El 20 de diciembre tuvo lugar una operación de rectificación del perímetro defensivo establecido en torno a Sidi Ifni, que tenía por objetivo la ocupación del vértice Buyarifen en el norte. La unidad designada para llevar a cabo esta operación fue el 2.º Tabor de Tiradores de Ifni, muy reforzado. Tanto los destructores como el *Canarias* prestaron apoyo de fuego. En la preparación artillera los destructores dispararon 10 salvas cada uno y el *Canarias* 14 con la batería de 120 mm de Er sobre la ladera oeste del monte. Más tarde se dispararon 44 salvas de 203 y 120 sobre la cumbre. La operación empezó a las 0700 de la mañana y a las 1300 se apreció desde los barcos que la Infantería

había coronado la cima. La resistencia fue dura y el objetivo ocupado desbordándolo por el oeste para tomarlo de revés. La ladera de poniente del monte era la orientada hacia el mar. A petición, el *Canarias* disparó siete salvas con la batería de Br de 120 mm sobre el Bumayod, otra cima situada al norte del Buyarifen, así como otras 26 del mismo calibre sobre la cota 324, también al norte de este último.

El 24 de diciembre se esperaba un ataque a Sidi Ifni. Con objeto de demostrar vigilancia activa y disuadir al enemigo, el gobernador general solicitó fuego de hostigamiento. El *Canarias* hizo 34 disparos de 120 mm sobre la cota 578 situada en el macizo de Adrar Buzgui al sudeste del Buyarifen.

El 25, en plenas operaciones de rectificación por el sur del perímetro defensivo de Sidi Ifni en el sector de Sidi Sedam, el *Canarias* disparó 19 salvas de 120 sobre la cota 360 y 4 de 203 sobre blancos situados al sur de la pista Sidi Seman-Biugta. Durante su permanencia en Ifni los destructores recibieron petróleo del *Canarias*, que les aprovisionó en la mar, maniobra que empezó a hacerse habitual.

El 27, el *Canarias* y los destructores *Escaño* y *A. Miranda* que, como hemos visto, pasaron las Navidades de este año prestando apoyo artillero a las fuerzas del Ejército, fueron relevados por el crucero *Galicia* y por los destructores *Gravina* y *Antequera*. El *Galicia* había terminado sus reparaciones el 19 de diciembre y el *Antequera* vino a Ifni desde Ceuta.

El periodo que siguió fue más tranquilo en tierra. Aunque se reanudaron los ataques enemigos contra diversos puntos del dispositivo defensivo los días 4 y 10 de enero, tuvieron más carácter de acciones de reconocimiento que de intentos de ruptura.

El almirante de la Flota enjuició así la participación de sus barcos en este periodo del conflicto: «El desarrollo de la misión en Ifni ha constituido un magnífico entrenamiento para las dotaciones. La eficacia de éstas ha ido mejorando por día. Los viejos destructores han soportado con buen resultado los dieciséis días de continua actividad sin ninguna avería de importancia. Superados ciertos defectos iniciales conforme el personal se fue familiarizando con el material, se acusó una notable mejora en la eficacia artillera. Sobre todo el tiro sobre costa del *Canarias* es eficaz y se lleva a cabo de forma que se tira por encima de las tropas con entera confianza».

En párrafos anteriores se ha aludido a un perímetro defensivo establecido alrededor de Sidi Ifni. Dicho perímetro fue consecuencia de un plan de defensa desarrollado por el Estado Mayor Central del Ejército hasta en sus más mínimos detalles. Por decisión superior no se permitió al general Zamalloa recuperar todo el territorio que había sido abandonado, como era su deseo, sino consolidar el perímetro fijado. La necesidad de espacio para proteger el entorno de Sidi Ifni (ciudad, playa, aeropuerto e instalaciones militares) contra disparos de artillería fue la que impuso las rectificaciones llevadas a cabo del cinturón defensivo y la posesión de determinadas crestas dominantes. Ésta fue

la razón de la ocupación del vértice Buyarifen y la extensión por el sur hacia Sidi Seman de nuestras líneas defensivas.

La última acción ofensiva de cierta entidad llevada a cabo por nuestras tropas en Sidi Ifni, después del establecimiento del cinturón defensivo, fue la operación PEGASO. Esta operación consistía en una acción ofensiva en dirección norte, hacia Tabelcut, con posterior retirada hacia la línea de partida. La situación de Tabelcut en la costa, en el borde de la frontera norte del territorio, permitía contar con el apoyo artillero de la Flota. Esta acción la llevaron a cabo la VI Bandera de la Legión y la II Paracaidista, ambas muy reforzadas, el 19 de febrero de 1958. Las unidades destacadas en Ifni eran, entonces, el crucero *Galicia* y el destructor *A. Miranda*. El primero se situó frente a Tabelcut y el segundo más al sur. El crucero efectuó 16 disparos de 152 mm sobre el macizo de Yebel Bu Gamin, 22 sobre Tabelcut y 6 sobre Ib Buchini al este del primero. El destructor batió Id Buchini con 20 disparos, Ercunt con 16 y las alturas del macizo antes citado con otros ocho.

Como, pese al apoyo artillero, el ímpetu de penetración de las unidades participantes estaba llegando al límite y además estaban sufriendo muchas bajas, se decidió lanzar una Compañía de la Primera Bandera Paracaidista sobre Ercunt, objetivo ya batido por el *A. Miranda*. Este lanzamiento implicaba el riesgo de que los paracaidistas cayeran sobre el mar. La compañía indicada la mandaba el capitán Pedrosa. El lanzamiento fue preciso y decisivo. La enérgica resistencia del enemigo al avance de nuestras tropas cedió de repente y, desmoralizado, huyó a la desbandada, pero el saldo de bajas fue demasiado oneroso. Esta operación ratificó la decisión ya tomada de renunciar a la conquista del terreno abandonado.

Las operaciones en el Sáhara y la obtención de medios de desembarco

En párrafos anteriores hemos centrado nuestra atención sobre lo acaecido en Ifni. Ahora tenemos que retroceder algo en el tiempo para relatar lo sucedido en el Sáhara después de la invasión de Ifni por las bandas «incontroladas» con el beneplácito de las Fuerzas Reales Marroquíes.

El 25 de noviembre de 1957 fue atacada la cabeza de playa de El Aaiún. El tiroteo duró cinco horas y hubo bajas por ambas partes. El hecho era alarmante, ya que era el principal punto de aprovisionamiento de la zona norte de nuestro Sáhara, a treinta kilómetros de la ciudad de El Aaiún. Además, entre ésta y la playa había una cadena de dunas ideal para la ocultación y el movimiento a cubierto de tiradores a pie.

El 30 del mismo mes se produjeron otras dos agresiones: una al convoy de abastecimientos procedente de la cabeza de playa y otra al faro de cabo Bojador. El ataque al convoy, del que intentaron apoderarse, fue rechazado por la compañía que lo escoltaba. El faro fue saqueado y el personal tanto militar

(dos soldados) como civil fue hecho prisionero. Indudablemente, la fechoría fue perpetrada con la complicidad de dos soldados de la Policía Indígena Sahariana.

La corbeta *Descubierta*, que ocupó el faro con un trozo de desembarco, informó así: «Cabo Bojador ha sido totalmente saqueado. Se ven señales de violencia en muebles y puertas. Manchas de sangre en paredes. Encontrados cartuchos de fusil iguales a los utilizados por indígenas en El Aaiún. Destrozada totalmente la radio. Violentado garaje con desaparición del camión. Recogida alguna correspondencia oficial y particular. Efectos personales en completo desorden. Alevosa agresión a un faro de carácter internacional donde se alojaba personal civil». Hay que añadir que los «prisioneros españoles», entre los que había tres mujeres y dos niños, no fueron liberados hasta mayo de 1959.

La cabeza de playa de El Aaiún fue atacada de nuevo los días 20, 21 y 22 de diciembre. Ataques que fueron rechazados. El 21, el *Neptuno* desembarcó una sección de Infantería de Marina.

Ese mes un transporte norteamericano hizo entrega en Cádiz a la Armada española de trece lanchas de desembarco del tipo *LCM*, que quedaron depositadas en el caño dieciocho de San Fernando a cargo del Cuartel de Instrucción de Marinería, iniciándose seguidamente la formación y adiestramiento del primer grupo de dotaciones. El 24 de diciembre entraron por la frontera de Irún los vehículos franceses AAC (auto-ametralladora-cañón) que iban a dotar a los grupos de caballería motorizada destinados a operar en el Sáhara. Parte del material de éstos, los conductores y los carros M-24 con que también iban a contar los mencionados grupos, se trasladaron de Cádiz a Las Palmas en el transbordador *Plus Ultra*.

El 13 de enero tuvo lugar el combate de Edcheda, donde hicimos muchas bajas al enemigo pero tuvimos también el mayor número de bajas propias. Para llevar a cabo las penosas faenas de desembarco de personal, vehículos y carga general que se avecinaban se envió a la cabeza de playa de El Aaiún, cuyas pésimas condiciones hidrográficas han sido descritas, una sección de marinería del crucero *Canarias* al mando del teniente de navío José Díaz del Río.

El 19 de ese mismo mes, y para la defensa de tan importante cabeza de playa, llegó una compañía de Infantería de Marina del recién creado Grupo Especial a bordo del *Marte* al mando del capitán Galiana. Esta fuerza sería más tarde reforzada con otra compañía del indicado Grupo que llegó a la playa de El Aaiún en dicho minador el 8 de febrero al mando del capitán Iglesias. Aparte de su misión principal de defensa de la cabeza de playa, la primera compañía participó en misiones de limpieza y reconocimiento en la desembocadura de la Saguia El Hamra. También se envió al AOE la Unidad Especial de Zapadores Anfibios del Tercio de Baleares al mando del capitán Gorordo para realizar misiones de reconocimiento de playa y demoliciones

de obstáculos con objeto de abrir canales de acceso a las lanchas de desembarco.

La Marina francesa nos cedió el buque de desembarco *Odet* (ex USS *LST 815*), que se dio de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada y cuyo mando se entregó al capitán de corbeta Alfonso de las Heras. También nos cedió seis lanchas de desembarco del tipo *LCM*, y en los desembarcos intervino el buque-dique francés *Foudre* (ex USS *LSD 2*). Así, los medios de desembarco con que llegó a contar la Armada fueron: un *LST*, dos barcasas *K* y 19 lanchas del tipo *LCM*. Con ellos y con el auxilio del *Foudre* se pudieron poner en las playas de El Aaiún y Villa Bens el personal y el material de los dos grupos de Caballería Motorizada, dos baterías del Regimiento de Artillería 19 y una Compañía de Morteros de 120 mm, aparte de otros muchos vehículos para motorizar a otras unidades que ya estaban en el desierto e ingentes cantidades de material.

Durante los meses de enero y febrero de 1958, en que se efectuaron esos desembarcos masivos y se llevaron a cabo las operaciones ofensivas previstas en el Sáhara, las unidades navales asignadas a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias —aparte de todas las de desembarco— eran los minadores *Neptuno*, *Marte* y *Júpiter*, el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, la corbeta *Descubierta* y los remolcadores de altura *RA-1* y *RA-2*. De la Flota continuaban en aguas de Canarias-AOE los cruceros *Canarias*, *Galicia* y *Méndez Núñez* y los destructores *Churruca*, *Gravina*, *Esaño*, *A. Antequera* y *A. Miranda*.

Durante los desembarcos y operaciones posteriores en tierra todos los barcos se mantuvieron fondeados en El Aaiún, Villa Bens y Sidi Ifni o navegando frente a la costa. El 24 de enero el *Foudre* llegó al fondeadero de El Aaiún, donde ya se encontraban otros medios de desembarco. El Grupo Santiago desembarcó en esta playa el 26 de enero y el Pavía en la de Villa Bens. El 31 de enero desembarcó la *K-2* en Villa Bens los 10 carros de combate *M-24* que quedaban del Grupo Pavía. El 1 de febrero habían terminado de desembarcar todas las unidades del Ejército que iban a tomar parte en las operaciones previstas con sus vehículos, armas y material pesado.

Las necesidades logísticas determinadas por el Estado Mayor del Gobierno Militar del Sáhara para quince días de operaciones hicieron que se considerara necesario acopiar 450.000 litros de gasolina para 400 vehículos, 280 toneladas de municiones, 200 toneladas de víveres e incluso 300 bidones de 200 litros de agua. Estos últimos para la columna que iba a partir de Villa Bens. Aparte del combustible indicado para los aviones de apoyo aéreo-táctico que iban a aprovisionarse en el aeropuerto de El Aaiún, se decidió situar en éste, como reserva, 90.000 litros adicionales de gasolina. La mayor parte de estos suministros fueron desembarcados en playa con los medios de desembarco anfibios de la Armada.

El 10 de enero del 1958 la organización del Mando en el AOE fue modificada, creándose dos Gobiernos Generales, uno en Ifni y otro en el Sáhara, dependientes en lo militar del Mando Unificado de Canarias. (Ver figura 1).

El del Sáhara lo tomó el general de brigada de Caballería Héctor Vázquez, a cuyas órdenes se inició la ofensiva el día 9 de febrero de 1958. Se limpió de bandas enemigas toda la Saguia El Hamra y sus múltiples ramificaciones y recovecos. Se recogió un inmenso botín en armas abandonadas por el enemigo y el día 14 toda su «intendencia», compuesta fundamentalmente por 400 camellos y 1.000 cabras. El 19 habían terminado las operaciones con la destrucción del enemigo o su fuga. Como estaba previsto, la Bandera Paracaidista saltó sobre Smara ocupando esta histórica población antes de que llegaran a ella las columnas motorizadas.

Las operaciones en el sur del Sáhara duraron del 20 al 24 de febrero. Terminaron con un reñido combate en las rojizas arenas de Sebjet Tenuaca en pleno desierto, donde se portaron valerosamente los soldados del batallón Cabrerizas que también había sido motorizado. Como en Alhucemas en 1925, tanto en el norte como en el sur del Sáhara las tropas españolas tuvieron el honor de llevar el peso de los combates. De esta forma, todo el territorio del AOE al sur del río Draa quedó totalmente limpio de bandas y sometido de nuevo a la autoridad de España.

Durante estas operaciones, concretamente entre el 9 y el 16 de febrero, permaneció el *Canarias* frente a la playa de El Aaiún para prestar auxilio con sus medios a los desembarcos de aprovisionamientos y prestar apoyo de fuego naval si era necesario. Así, durante las noches del 10, 11 y 12 disparó proyectiles iluminantes sobre la costa en previsión de posibles ataques en tan importante cabeza de playa. Cometidos similares, como hemos dicho, prestaron otros buques de la Flota en los puntos de desembarco. En Ifni, después de la operación realizada el 19 de febrero de la que hemos hecho un resumen y que terminó con el salto de Ercunt, las tropas españolas se establecieron sólidamente en el cinturón fortificado previsto. De hecho, se renunció a ocupar de nuevo todo ese montañoso territorio. Ni se disponía de fuerzas suficientes ni, sobre todo, las condiciones del fondeadero y playa de Sidi Ifni permitían abastecer por mar, con continuidad, las que hubiera hecho falta situar y mantener en el territorio con una mayoría de población indígena promarroquí. Se pagaron las consecuencias de no haber construido al menos un cargadero en un territorio de soberanía española ocupado desde 1934, cuando desembarcaron en él las tropas del coronel Capaz.

Además la guerra, como todas las guerras, estaba resultando demasiado cara, ya que el esfuerzo que hubo que hacer para movilizar los medios puestos en juego fue grande y el Gobierno había decidido poner en marcha el Plan de Estabilización Económica que tan buenos resultados dio. Por otro lado, en la mente de Franco se afianzaba la idea de que el territorio de Ifni, aunque de plena soberanía, con el tiempo, sería mejor entregarlo a Marruecos.

La franja de protectorado entre el Sáhara y el río Draa era imposible reternerla tras la independencia de Marruecos, y fue entregada formalmente a las Fuerzas Reales Marroquíes poco después de concluido el conflicto. Las fuerzas españolas permanecieron en Ifni hasta 1969, en que todo el territorio fue entregado a Marruecos.

Consideraciones finales

En este conflicto quedó plenamente demostrada la necesidad que tenía la Armada de disponer de medios de desembarco, y como consecuencia emprendió con decisión la obtención de la Fuerza Anfibia que precisaba. La contribución de los medios de desembarco fue imprescindible en tan particular teatro de operaciones para llevar a cabo con éxito las operaciones pertinentes.

Del esfuerzo logístico que supuso situar en el AOE los hombres y el material que hicieron falta para hacer frente a la situación da idea el haber tenido que recurrir para su transporte por vía marítima a los siguientes buques mercantes: *Ciudad de Oviedo*, *Ciudad de Salamanca*, *Ciudad de Tenerife*, *Ciudad de Alicante*, *Plus Ultra*, *Virgen de África*, *Domine*, *Poeta Arolas*, *Viera* y *Clavijo*, *Paloma*, *Gran Tarajal* y *Capitan Mayor*; aparte, claro está, de todos los de guerra capaces de embarcar tropas y material.

Con independencia de la labor realizada por los buques y embarcaciones de desembarco y tropas de Infantería de Marina, no cabe omitir el brillante y abnegado papel desempeñado por las demás unidades de la Armada que operaron en el AOE, tanto en misiones de vigilancia como de apoyo logístico o de fuegos. Estas últimas, principalmente, en Ifni.

Difícilmente se podría sacar mayor partido de unos buques anticuados pero magníficamente contruidos y convenientemente mantenidos que, gracias al esfuerzo y espíritu de sus motivadas dotaciones (constituidas mayoritariamente por marineros de reemplazo), pudieron salir airosos pese a sus muchos años de servicio y a las duras pruebas a que fueron sometidos.

Comentario aparte merece la demostración naval de Agadir, que puede calificarse de acción de presión resolutive en un ambiente de crisis al borde de la escalada, que conducía a un enfrentamiento directo con Marruecos. Nadie podía sospechar que unos barcos viejos próximos al desguace pudieran, con su presencia y amenaza de empleo de la fuerza, prestar tan gran servicio. A partir de entonces se percibió un cambio en la actitud política de Mohamed V respecto a las bandas a las que abandonó a su suerte facilitando su aniquilamiento.