

Las primeras bombas sobre el Sáhara

Tafudart, 27 de octubre de 1957

Emilio Herrera Alonso
Coronel de Aviación

ANTECEDENTES PRÓXIMOS

TERMINADA la II Guerra Mundial, fueron surgiendo en los territorios coloniales de casi todo el Mundo, movimientos de emancipación que en el Magreb, y especialmente en Marruecos, serían de importancia creciente desde que en 1944 se organizara el Ejército de Liberación (E.L.) que, mientras actuaba en el territorio del protectorado francés donde adquiriría, mes a mes, mayor virulencia, en la zona de responsabilidad española apenas se apreciaba.

Cuando el 7 de abril de 1956 se firmó en Madrid el tratado de independencia de la zona de protectorado español de Marruecos –un mes antes, en París, se había declarado la de la zona francesa– España se reservó la entrega de la zona sur del Protectorado –entre el *Uad Dra* y el paralelo 27° 40' N– por el vacío de autoridad que en ella se crearía al no poder garantizarla el sultán de Marruecos cuya influencia nunca había llegado tan al sur.

Equipadas en parte por España, se crearon en el Marruecos soberano las Fuerzas Armadas Reales (F.A.R.) en las que se integraron los grupos del E.L. de tendencia monárquica, yendo los demás a establecerse en el sur del nuevo estado, en el "*Bled siba*" (territorio rebelde), tradicionalmente hostil a los sultanes de Marruecos, como denota el dicho "*En el Sáhara no se reza al Sultán ni se le pagan impuestos*". Allí, bordeando los territorios del África Occidental Española (A.O.E.) –Ifni y el Sáhara– se instalarían, estableciendo contactos con los grupos armados que luchaban contra la autoridad francesa en el sur de Argelia y en Mauritania.

INFILTRACIONES EN EL SÁHARA ESPAÑOL

MANTENIENDO siempre una actitud externa de respeto, grupos de las Bandas del Ejército de Liberación (B.E.L.) se fueron situando en los territorios españoles de la Saguia el Hamra y de Río de Oro, siempre con talante pacífico hacia España, aunque utilizando el territorio español como base para actuar contra las fuerzas francesas de Mauritania.

No tardaría el Gobierno del A.O.E. en empezar a darse cuenta de que aquellos grupos eran incómodos y peligrosos, pues aunque mantenían una amistosa postura aparen-

te, su fuerza iba incrementándose y, con ella, su influencia sobre los indígenas entre quienes se podían observar algunos síntomas de alejamiento y desafección.

En el otoño de 1957 se conocía la existencia en el Sáhara español de, al menos, una docena de estos grupos armados, de muy diversa entidad –había alguno de hasta 500 hombres, aunque la mayoría tenía en torno a 150– distribuidos por todo el territorio, pero establecidos especialmente en la Saguia el Hamra, ese largo cauce seco, enorme cicatriz que a lo largo de más de 400 kilómetros, cruza de este a oeste el Sáhara atlántico.

En los pequeños oasis que en ella se encuentran –Me-seied, Edchera, Sidi Buia, Smara– y junto a los morabitos o santuarios de sus riberas –Tafudart, Sidi Ahmed Larosi, Raudat el Hach– se establecieron "facciones" de las B.E.L. aprovechando las estupendas condiciones que los abruptos y acantilados bordes de la Saguia, y las cuevas excavadas en ellos por las aguas a lo largo de los tiempos, ofrecen como refugio a fuerzas irregulares que actúen en la zona.

UN GRUPO DE LAS B.E.L. LOCALIZADO EN TAFUDART

EN octubre de 1957, el material aéreo de que disponía la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (Z.A.C.A.O.) consistía en veinte trimotores de transporte *Junkers Ju-52* (T-2B), quince bimotores de reconocimiento y bombardeo *Heinkel He-111* (B-2I), dos bimotores anfibios *Grumman SA-16a "Albatross"* (AD-1) de salvamento, y dos helicópteros *Sikorsky H-19B* (Z-1). De estos aparatos, los B-2I eran destacados de distintas unidades de la Península, y constituían el Escuadrón 291, también uno de los AD-1 estaba destacado con su tripulación, de la 50 Escuadrilla de Salvamento, de la Base de Pollensa.

Los T-2B, B-2I y AD-1 estaban estacionados en la base de Gando, pero tanto de los primeros como de los B-2I, se encontraba destacado en distintos aeródromos del A.O.E. un número variable de aviones realizando sus misiones específicas, a las que se añadían, en los T-2B, la de reconocimiento complementando la labor de los B-2I. Los Z-1 tenían su base en el aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife.

El 23 de octubre, cuando realizaba una misión de reconocimiento de las zonas de Tafudart y Tagenza, dentro de las que regularmente se llevaban a cabo sobre la Saguia el

Hamra, el capitán José Manuel Cuaresma, comandante del B-2I, 25-8, destacado en Sidi Ifni, del Escuadrón 291, observó en las proximidades del morabito de Tafudart, tres campamentos distanciados entre sí, compuesto cada uno de entre 20 y 30 tiendas, algunas de ellas mayores que las *haimas* de los indígenas, y de colores de enmascaramiento, así como algunos vehículos automóviles y numerosos camellos. En uno de los campamentos, situado en las coordenadas 26° 56' N y 12° 48' W, se veían tiendas cónicas y personal uniformado.

Estas observaciones corroboraban los informes de que disponía el Gobierno General del A.O.E. sobre la existencia de una concentración de las B.E.L. cuyos efectivos se calculaban en 700 hombres.

UN AVIÓN ALCANZADO POR FUEGO DE TIERRA

POR la tarde del día 25, cuando el capitán Guillermo Iturrate regresaba a Villa Bens (Cabo Juby) de un servicio de transporte a Smara, pilotando el T-2B, 36-7 del Ala n° 36, destacado en aquel aeródromo, observó –además de lo descubierto en Tafudart en el reconocimiento del día 23 por el 25-8– bultos tapados con lonas, bidones ocultos, entre la vegetación de las riberas de la Saguia –abundante, a la sazón, por haber habido lluvias recientemente–, montones de cajas –aparentemente, de municiones–, y pozos de tirador orientados al norte. Al descender más para mejor precisar sus observaciones, divisó grupos de individuos escondidos entre las matas, calculando que serían más de 500 hombres.

A unos 5 kilómetros del morabito avistó otros grupos tratando de ampararse en las cuevas de los cantiles, y cuando volaba a 30 metros de altura para completar su reconocimiento, una docena de tiradores desde su izquierda, y otros tantos frente al avión, abrieron fuego de fusilería, alcanzándole con una treintena de disparos, y causándole leves averías en los *flaps* y en las barras de mando del timón de profundidad, daños que no le impidieron regresar sin dificultad a cabo Juby.

El general Francisco Mata Manzanedo, Jefe de la Z.A.C.A.O. dispuso que los capitanes, Cuaresma e Iturrate, volaran a Gando para informarle directamente, y con el 25-8 que salió de Sidi Ifni pilotado por el primero de ellos y recogió en Villa Bens a Guillermo Iturrate, así lo hicieron.

INEXPLICABLE RETRASO EN LA REACCIÓN

DISPUESTO por el Ministro del Aire, el general Mata propuso al Gobernador General del A.O.E. general Gómez Zamalloa, realizar una acción de represalia, dura e inmediata, contra la concentración agresora, pidiéndole que señalara la hora para realizar el bombardeo el día 26.

Pero, inexplicablemente, el general Zamalloa contestó que no consideraba oportuno realizar el ataque, por el momento, y que ya indicaría día y hora para ello, circunstancia que el general Mata comunicó al Ministro del Aire.

En las últimas horas del día 26 se recibió en la Jefatura de la Z.A.C.A.O. un telegrama del Gobierno del A.O.E. en el

que se daba como fecha y hora para llevar a cabo el bombardeo de castigo, el domingo, 27, entre las 10:00 y las 11:00 Z, indicando que el ataque debía ser "enérgico, *inmediato* y con el mayor número de aviones posible".

De los quince aviones del Escuadrón 291, uno se encontraba destacado en Sidi Ifni, a disposición del Gobernador, y cinco en el taller base –dos en revisiones regulares y tres reparando averías– quedando disponibles para la misión, por lo tanto, nueve B-2I.

Dado que el bombardeo habría de hacerse a una altura superior a los 900 metros para asegurar la explosión de las bombas, y la dificultad que el terreno ofrecía para la localización del objetivo, tanto por lo escarpado de las riberas de la Saguia como por la vegetación, abundante en aquellas semanas, determinó el general Mata que, para el señalamiento previo de aquél, precediera a la formación de ataque un avión tripulado por los capitanes Cuaresma e Iturrate, como piloto el primero y el segundo como observador, que volando a baja altura sobre la zona, marcara los objetivos con bombas de humo rojo.

La formación, que iría mandada por el comandante Francisco Bacariza, jefe del Escuadrón 291, estaría constituida por los nueve B-2I, de los que tres eran de la versión "R" y seis de la "B". El 25-8 realizaría la misión de *pathfinder* y los demás realizarían el ataque. Los "R" irían cargados con diez bombas de 50 kilos, y los "B" con veinte.

EL BOMBARDEO

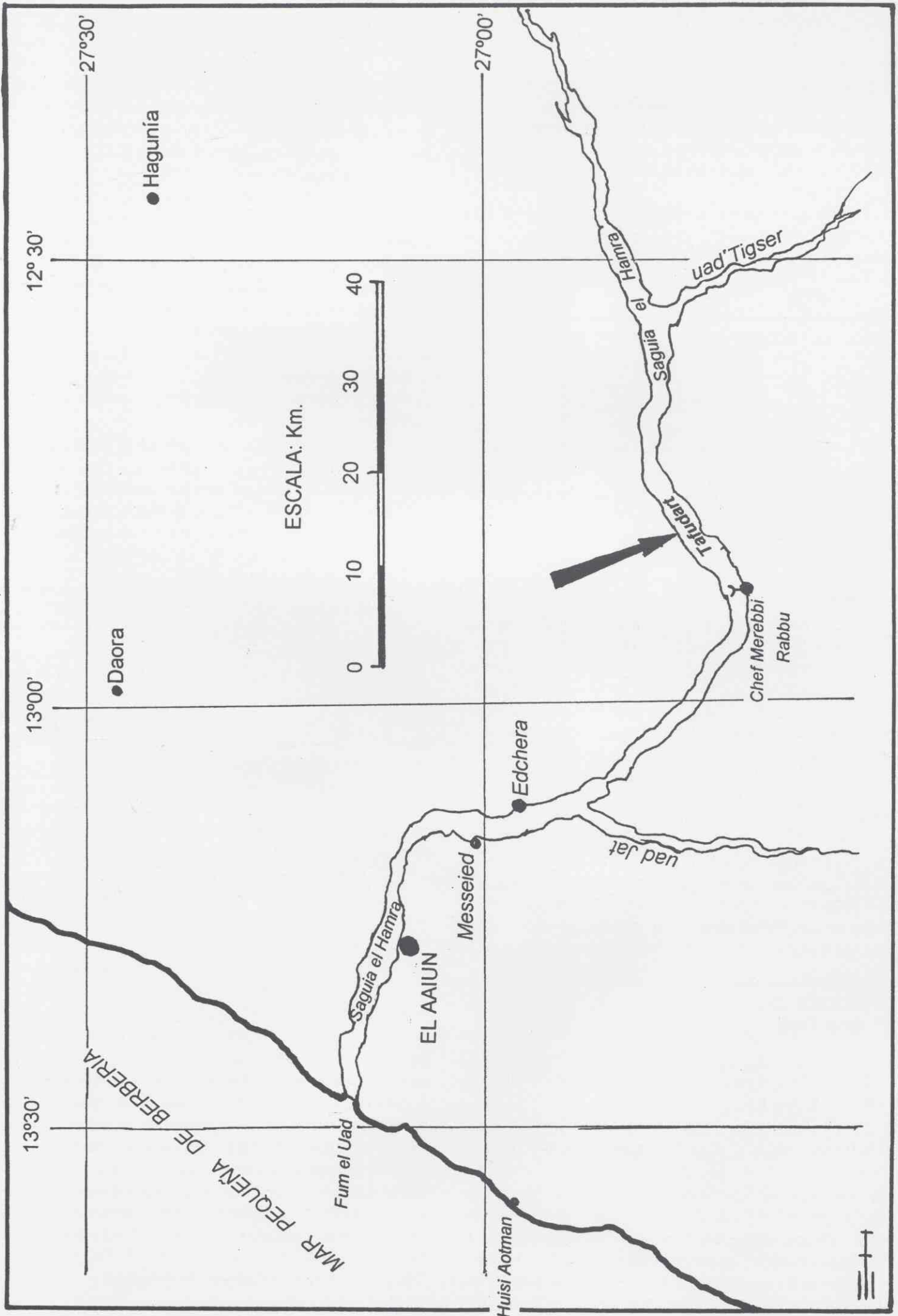
EL día 27, a las 10:32 Z despegó de Gando la formación, y en *columna de cuñas*, sobrevoló el espacio de océano que en el Medioevo se denominaba *Mar Pequeña de Berbería*, y se dirigió a Villa Bens por encontrarse el radiofaro de El Aaiún fuera de servicio, averiado por las recientes lluvias. Cabo Juby fue sobrevolado a las 11:25, y a una altitud de 1.600 metros puso la formación rumbo a El Aaiún, descendiendo para quedar debajo de la capa de nubes que, aunque ligera, limitaba la visibilidad y dificultaba la identificación del terreno.

El 25-8 se adelantó a la formación –que ya volaba a 1.000 metros– descendiendo hasta 150 para dirigirse a la zona donde se habían descubierto los campamentos, comprobando que habían desaparecido casi todas las tiendas militares observadas en los reconocimientos anteriores –consecuencia lógica del inexplicable retraso impuesto por el Gobierno del A.O.E. a la realización de la acción–, y luego de tres pasadas de localización, largó cuatro bombas de humo sobre el objetivo principal.

Dos minutos más tarde se inició el bombardeo, desde 1.000 metros, largando las bombas en la primera pasada la primera patrulla, y en la siguiente, las otras dos.

El 25-8 obtuvo fotografías del objetivo atacado y realizó un reconocimiento visual a muy baja cota –20 metros sobre el suelo–, viendo que las bombas de las patrullas 2.^a y 3.^a habían caído muy agrupadas y centradas en el objetivo, habiendo sido alcanzadas varias *haimas* de impacto directo.

Seguidamente la formación inició el regreso a Gando donde aterrizarían los nueve aviones a las 14:05 Z.





(Archivo E. Herrera)

Bombas en Tafudart. Algunas se observa que no hacen explosión.

RESULTADOS Y CONSECUENCIAS

EL resultado del ataque, si bien en un primer momento se consideró eficaz, pronto se vio que no lo había sido tanto, debido a varias causas entre las que las más importantes podrían ser: las peculiares características del objetivo, diseminado y establecido en un terreno muy propicio para el enmascaramiento; la servidumbre que constituía tener que arrojar las bombas desde 1.000 metros, impuesta por el tipo de espoletas utilizadas; lo inadecuado de aquellas bombas para objetivos de las características del atacado, de las que se estimó que, al menos, un 30 por ciento de ellas no estalló; y, especialmente, el injustificable retraso en la reacción, impuesto por el Gobierno del A.O.E., que permitió al enemigo desplazar parte de sus fuer-

zas, alejándolas de aquella zona que, lógicamente, habría de suponer que sería atacada.

Sin embargo, no cabe duda del efecto moral del bombardeo sobre unas fuerzas que hasta entonces no habían sido atacadas desde el aire, y que a partir de este día empezarían a temer a la Aviación. Por otra parte, parece indudable que el enemigo sufrió en aquel primer bombardeo bajas de consideración, aunque la única referencia fehaciente que de ello se tuvo, consistió en una libreta recogida en el cuerpo de un moro, muerto en el ataque al convoy de la playa de Sidi Aotman a El Aaiún, el 30 de noviembre, en la que constaban datos de los 125 hombres a sus órdenes, de los que 25 habían muerto desde el comienzo de su actuación, 12 de ellos "*por el humo de las bombas de Tafudart*". Es de suponer que se referiría a los efectos de la onda explosiva. ■