

La ocupación de Ifni

Por RAFAEL DE RUEDA

Capitán de Estado Mayor y observador de aeroplano

6 de abril de 1934 es la fecha memorable en que España ha tomado posesión de Ifni. Desde el tiempo de los Reyes Católicos datan, como sabemos, nuestros derechos sobre estos territorios, que son de soberanía como Ceuta y Melilla, a diferencia de los demás que poseemos en la zona de nuestro Protectorado sobre Marruecos.

El primer tratado firmado directamente entre el Señor de Tagaos y Mohamed Maimon y Jiménez de la Apada, se remonta a 1499, habiendo sido reconocidos siempre estos derechos y ratificados por el Sultán de Marruecos en el tratado de Wad Ras, después de la guerra de 1859.

Según los historiadores, el adelantado Fernández de Lugo estableció factorías, entre otros puntos, en Cabo Bojador, en el río Nun y en Tagaol. Durante este larguísimo lapso de tiempo los reyes españoles y portugueses, empeñados en la obra de civilizar y colonizar tres continentes, paralizaron sus empresas africanas, muchas de ellas seguidas de grandes reveses como sabemos, y hasta 1878 no se verificó la expedición de Blasco de Garay.

La extensión superficial del territorio ha sufrido grandes mermas a cada nuevo tratado que España ha firmado a propósito de Marruecos; el de 1902 nos dejaba una máxima extensión de la costa africana marroquí, al Sur del Atlas; el de 1904 la redujo considerablemente, pero nos dejó aún el Tazernal entero en la parte Sur; el de 1912 la redujo a 100 kilómetros escasos de longitud por 25 kilómetros de profundidad.

Situado en las estribaciones del AntiAtlas, es el enclave de terreno fértil, aunque no tanto como el de los Tirs de la región de Larache a Arzila; es bastante rico y poblado, pudiendo compararse económicamente a la de nuestras cábilas de valor medio, como Metiguen y otras.

La ocupación de Ifni responde a un plan perfectamente madurado, ya que la terminación de las ocupaciones francesas en esta parte, emprendidas en 1933 en el fuerte del Jebel Sarro y completadas con las de 1934, han permitido llevar a cabo, merced a la espléndida labor del coronel Capaz, de modo incruento hasta hoy.

Con las primeras operacio-

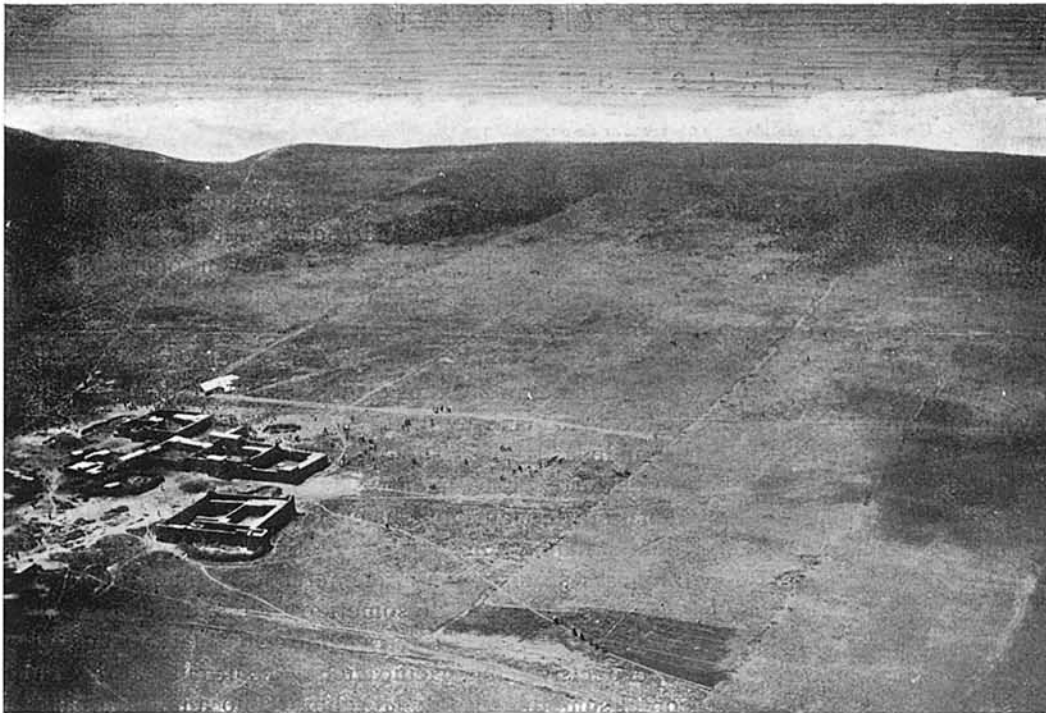
nes de aquéllos, con fuerzas que partieron de la región de los confines algero-marroquíes, de las regiones de Marruecos, Mequinez y Tadla, fueron ocupados Asif Melloud, El Indrás, zona de los Ait Moghad y país Ait Abdi.

Las de 1934, que acaban de terminar el 30 de marzo, han permitido desalojar a los disidentes de los últimos lugares donde se habían refugiado y unir Marruecos y Mauritania, llegando las tropas francesas hasta nuestra frontera de Ifni por el Norte y Este, mientras que en el Erg Eguidi el grupo meharista de Mauritania ha encontrado a las tropas del coronel Trinquet con sus elementos motorizados; las tropas francesas se disponen a acometer los últimos problemas saharianos, después de sometido todo Marruecos, y éste, como Argelia en la guerra contra los tuareg, jugará un papel decisivo en la pacificación de Mauritania, terminando con el sometimiento de Merebbi Rebbo a nuestro país, la hostilidad sostenida durante treinta años contra la labor francesa; de esta familia, uno de cuyos miembros, su célebre hermano Hiba, luchó heroicamente contra Francia en 1917.

Dentro de poco desaparecerán los guerrilleros del desierto; a los magníficos guerreros tuareg sometidos en el



El primer avión acaba de aterrizar en Ifni y es rodeado por los indígenas. En el campo se ve la T marcada por el coronel Capaz.



El Duar Amezdog y el campo de aterrizaje establecido en Ifni, desde el cual nuestros aviadores cooperan a la ocupación pacífica del territorio, que está llevando a cabo el coronel Capaz.

Hoggar, seguirán en sumisión los terribles Erguibat, completándose la dominación del desierto.

Ocupado Ifni, sometidos y desarmados sus habitantes, la dominación de nuestro Sahara, del Draa a La Agüera, no es problema; el empleo de elementos de Aviación de amplio radio de acción, con preferencia trimotores, lograrán, con las unidades de meharistas, el dominio del desierto, sometiendo a los elementos indeseables escapados de la vecina zona francesa después de las últimas operaciones.

La ocupación de Ifni por España ha sido un éxito de la política seguida por nuestra Patria, que nunca ha empleado las armas contra los moradores de estas tierras, puesta de manifiesto en los tratos, dirigidos y sostenidos, como hemos dicho, por el coronel Capaz, para cuya misión ha sido auxiliado fervorosamente por nuestra Aviación militar.

Las negociaciones, llevadas a cabo con la mayor rapidez, se simultanearon con reconocimientos hechos desde el aire y tierra; estos últimos, realizados por la mía de camellos de Cabo Juby, consistieron en marchas de Cabo Juby al Faada en la zona de nuestro Sahara, siendo exploradas y apoyadas estas marchas por el trimotor allí destacado, con el que se entendían las fuerzas meharistas por un código de señales hechas en tierra con paineles.

Este mismo trimotor, pilotado por el capitán Angulo, hizo un levantamiento fotográfico de las desembocaduras de los ríos principales, localizando por referencias que se le dieron puntos importantes del interior del país para ponerse en relación con nuestros jefes adictos y partidarios; también verificó con anterioridad a la ocupación un reconocimiento detallado de los disidentes refugiados en nuestra zona, así como del Guad-Assif-Uader en su confluencia con el Guad-Ifni. En todos estos reconocimientos

se recibieron las señales convenidas con los indígenas, del estado de las negociaciones llevadas a cabo entre los caides del territorio y nuestros emisarios indígenas, siendo el capitán Quintana el designado para realizar las misiones fotográficas.

Completado el plan del coronel con estos informes, salió éste en el *Canalejas*, empleando al trimotor en nuevos vuelos de reconocimiento de la zona hasta su desembarco en el territorio de Ifni, debiendo el trimotor, con arreglo a un completo código de señales, reconocer la situación en tierra e incluso en el barco, del coronel y la marcha de los asuntos.

Desde el trimotor se pudo ver el día 6 del corriente el emocionante desembarco del coronel, acompañado de un solo oficial y por el marino que le llevó a tierra en un bote, donde fué esperado por un numeroso grupo de moros, enterándose después la tripulación del trimotor, con la consiguiente alegría, de que la misión de aquél estaba perfectamente cumplida.

Este mismo día llegó a Cabo Juby la primera patrulla de la primera escuadrilla de reconocimiento de Getafe, empezándose a trabajar en el arreglo del aerodromo proyectado en Ifni, por numerosos moros, pudiendo ya el día 9 tomar tierra los aparatos de aquella patrulla, llegando el 10 las segunda y tercera patrullas de la misma escuadrilla a Cabo Juby, no sin sufrir estas patrullas la pérdida del equipo formado por el teniente González Botija y brigada Labarga, que tuvieron, por averías del motor de su aparato, que tomar tierra en terreno insumiso, y aunque lograron despegar en plena noche, envueltos en niebla al continuar a Cabo Juby, se estrellaron contra el suelo, en cumplimiento brillantísimo e intrépido del deber.

No podemos dejar de citar la conducta arrojada del teniente León y suboficial Pérez Sánchez, que no dudaron en auxiliar al aparato averiado, tomando tierra a su lado, despegando de noche y regresando a Cabo Juby, demostrando el compañerismo que existe entre los aviadores.

El personal que compone dicha escuadrilla es el siguiente: jefe, capitán R. Flores; pilotos, tenientes León, Ureña e Iglesias; subayudantes P. Sánchez, Coello, Redondo, Solans y Ramos; observadores, capitanes Urzaiz y Rueda; bombarderos, suboficiales Santos, Ramos y L. Garro.

El estudio detenido de Ifni permitirá contrastar lo afirmado más de una vez acerca de sus pretendidas riquezas naturales; hoy sólo podemos decir, que su riqueza agrícola, tan atrasada como toda la marroquí, puede al-

canzar un rapidísimo desarrollo, y cuanto menos, creemos que este territorio podrá pagarse los gastos que ocasione su ocupación.

Referente a su importancia aérea, que representa un valor indudable en el desarrollo de nuestras líneas aéreas, cabe afirmar que el campo de Ifni, actualmente de unas dimensiones de 350 por 200 metros, se podrá ampliar a 1.000 por 700.

Campo de magníficas condiciones topográficas, sin apenas resaltes, tiene como único inconveniente el estar situado al pie de un monte de 100 metros de altitud al Este del mismo. Está emplazado sobre una terraza de alguna extensión de 30 metros sobre el nivel del mar, y termina a poca distancia de la costa, en acantilado.

Como antes decimos, este aerodromo permite que los aparatos corrientes, de medio radio de acción, tipo colonial, puedan sin tomar tierra en zona no sometida a nuestra influencia llegar hasta La Agüera, cubriendo así las escalas Sevilla-Larache, 260 kilómetros; Larache-Ifni, 740 kilómetros; Ifni-Cabo Juby, 340 kilómetros; Cabo-Juby-Villa Cisneros, 600 kilómetros, y por último, Villa Cisneros-La Agüera, 330, enlazando aquí la distancia de 560 kilómetros a San Luis del Senegal y a Dakar 180 kilómetros más; es decir, que la distancia de Sevilla a Dakar de 3.010, puede hacerse con escalas en zona nuestra, merced a Ifni, alar-

gando la escala La Agüera-Dakar a 740 (sin hacer escala en San Luis del Senegal).

En la ocupación de Ifni, el apoyo de la Aviación ha sido preponderante; la costa del territorio, profundamente acantilada y sin entrantes ni salientes, excepto en la desembocadura de los ríos, es difícilmente utilizable para las operaciones de desembarco de tropas; aun aquellas desembocaduras no son utilizables, pues, como sabemos, los ríos de la costa Atlántica de esta parte de Africa, forman peligrosísimas barras en su desembocadura al mar, y si



El río Asaka, límite Sur del territorio de Ifni.



Panorámica de la costa y desembocadura del Ifni. Junto al río, el santuario de Sidi Ifni. A la derecha, el Duar Amezdog y la meseta donde está el Aerodromo.

éstos no lo forman actualmente es debido a llegar al mar casi secos.

Lo anterior hace que las operaciones de desembarco hayan durado varios días y no se hayan terminado aún, quedando interrumpido por varios días el abastecimiento de las tropas; esto ha ocasionado, como antes dijimos, que la labor de la escuadrilla de Getafe y trimotor *Fokker*, haya sido penosa y digna de los mayores elogios.

Sus aparatos han transportado desde nuestras alejadas bases aéreas, personal de todas clases de nuestro ejército, y emisarios indígenas, valores, armamento, equipajes, víveres y correo, sin experimentar, gracias a la pericia de sus equipos, a pesar de las fuertes cargas transportadas, el menor contratiempo.

A partir del día 21, los dos aparatos de Ifni pilotados por los tenientes León y Ureña y observadores capitanes Urzaiz y Rueda han sido empleados en reconocer todos aquellos puntos que interesaban al mando, enlazando a éste con las dos columnas que irradian por el territorio, y desembarcando emisarios en puntos del interior. Como no se ha podido desembarcar en Ifni lubricantes y carburantes, los aparatos de las otras dos patrullas tienen que estar en Cabo Juby, recorriendo al efectuar sus diversos servicios una longitud de 680 kilómetros a lo largo

de la costa desértica de nuestro Sahara, haciendo escala en Ifni para aprovisionar a los aparatos allí destacados, cuya misión, aparte de las ya referidas, es levantar un plano de la región.

Hubiese convenido adelantar las bases aéreas, visto la dificultad de desembarcar en la costa abierta y llena de rompientes del territorio, pero por el Norte del mismo el único puerto utilizable es el de Agadir y por el Sur en los 340 kilómetros hasta Cabo Juby no se encuentra ninguno que hubiera podido utilizarse; la desembocadura en la costa del Guad Arif Saulguemat, en el sitio denominado Sidi Mohamed ben Abdallah, así como un resguardo de carabos moros al Norte, estaba en malas condiciones; el pequeño fondeadero de Curtis, a 18 kilómetros de Ifni, en la desembocadura del Guad Arksis, así como la del Guad Araka a 13 kilómetros al Sur de la anterior, no se encontraban en mejores condiciones que la de Ifni.

Las grandes dificultades anteriores no hacen sino poner de manifiesto lo que antes dijimos, de la espléndida labor realizada entre los indígenas por el coronel Capaz, al que desde las páginas de esta REVISTA nos honramos en felicitar, así como a sus colaboradores en esta obra de entregar a España los territorios que eran suyos desde hacía cerca de cinco siglos.

Las aplicaciones militares del autogiro y su técnica de observación

Por CARLOS DE SOUZA Y RIQUELME

Comandante de Aviación

LA conferencia dada por el ilustre inventor D. Juan de la Cierva en la Escuela Superior de Guerra sobre «Posibilidades militares del autogiro», ha dado lugar a apasionadas discusiones, a las que no queremos permanecer ajenos, y casi consideramos como una obligación el intervenir en la parte en que nos es dable opinar, después de los años que llevamos dedicados a la enseñanza en las Escuelas de Observadores de Aerostación y Aviación.

Vamos a referirnos solamente a la técnica de observación desde el nuevo aparato; pero aunque sea de pasada, conviene decir, que, dado el estado actual de éste, creemos que no hay que pensar en sus aplicaciones a cuestiones de tiro ni de bombardeo; difícil de resolver la primera, por la complicación que supondría la sincronización de ametralladoras montadas en torreta con un rotor que toma posiciones variadas con respecto al fuselaje, cuya instalación sería indispensable, si no se quiere dejar un enorme espacio muerto para el tiro encima del aparato, e inútil de estudiar la segunda, por la pequeña carga que puede soportar.

El autogiro puede en cambio resolver el problema de la observación aérea en misiones de cooperación, al que no satisface completamente, ni el globo, que por su vulnerabilidad tiene que situarse ya a una distancia tan grande, dado el alcance de las modernas baterías anti-

aeronáuticas, que su perfecta técnica de observación no proporciona el rendimiento de que era capaz a las distancias a que antes podía emplearse, ni el aeroplano, que por su enorme velocidad de vuelo, se ve imposibilitado de utilizar una técnica adecuada para poder competir en exactitud con aquél.

¿Cuál de los dos será sustituido por el autogiro?

Nuestra opinión es, que éste sustituirá al aeroplano en sus misiones de observación de cooperación, pero nunca al globo, que seguirá desempeñando las de vigilancia y exploración continuas de día y de noche, tanto en tierra como en los frentes marítimos y aun con las fuerzas de mar, aunque su labor tenga que ser complementada con la de los nuevos aparatos.

El enlace telefónico directo y recíproco del globo con tierra, la fijeza de su punto de vista, la posibilidad de permanencia constante en el aire sin gasto y sin fatiga de los observadores, educados en un régimen de minuciosidad, exactitud y paciencia, características de la observación aerostera, que le permiten notar el más mínimo cambio en el frente y tener al corriente continuamente al Mando de los movimientos y actividades de las fuerzas propias y enemigas, y continuar siendo un elemento capaz de realizar el enlace en las ocasiones en que los otros medios hayan fallado, hacen que, a nuestro juicio, no