

Ifni, 1957: Dieciocho días cruciales

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación



Ya han pasado casi cuarenta años desde aquellos meses de 1957 y 1958 en que las Fuerzas Armadas españolas estuvieron empeñadas en una pequeña guerra que apenas trascendió al pueblo español, al que, incomprensiblemente, se le trató de ocultar que en el África Occidental Española (A.O.E.), apenas a cien kilómetros de las islas Canarias y a poco más de mil de las costas peninsulares, un puñado de soldados de España luchaba —y algunos de ellos morían— por mantener firme nuestra bandera sobre unas áridas tierras que la Historia nos había encomendado.

Hoy, a esta distancia en el tiempo —que dado el ritmo actual de la vida puede parecer mucho—, apenas queda de la campaña de Ifni-Sáhara algo más que un conjunto de evocadores y eufónicos topónimos en los Diarios de Operaciones y en las Hojas de Servicios, nombres que a nuestros nietos

mente en Marruecos, serían de importancia creciente desde que en 1944 se creara el Ejército de Liberación (E.L.), que, mientras actuaba en la zona francesa del Protectorado, adquiriendo mes a mes mayor virulencia, en la zona española apenas se apreciaba.

En 1953, Francia, unilateralmente, destituyó al sultán Mohamed V —a quien desterró a Madagascar—, poniendo en el trono a Ahmed Ben Arafa. El Gobierno de España no aceptó esta arbitraria actuación y el jalifa de la zona española, Muley el Hassan, desconoció la autoridad del nuevo sultán, siendo acogidos en aquella los partidarios de Mohamed V, perseguidos por Ben Arafa. El Gobierno francés, finalmente, hubo de reconocer su error y reponer en el trono a aquél, que entre el fervor popular y un gran ambiente nacionalista regresaría a Marruecos en 1955.

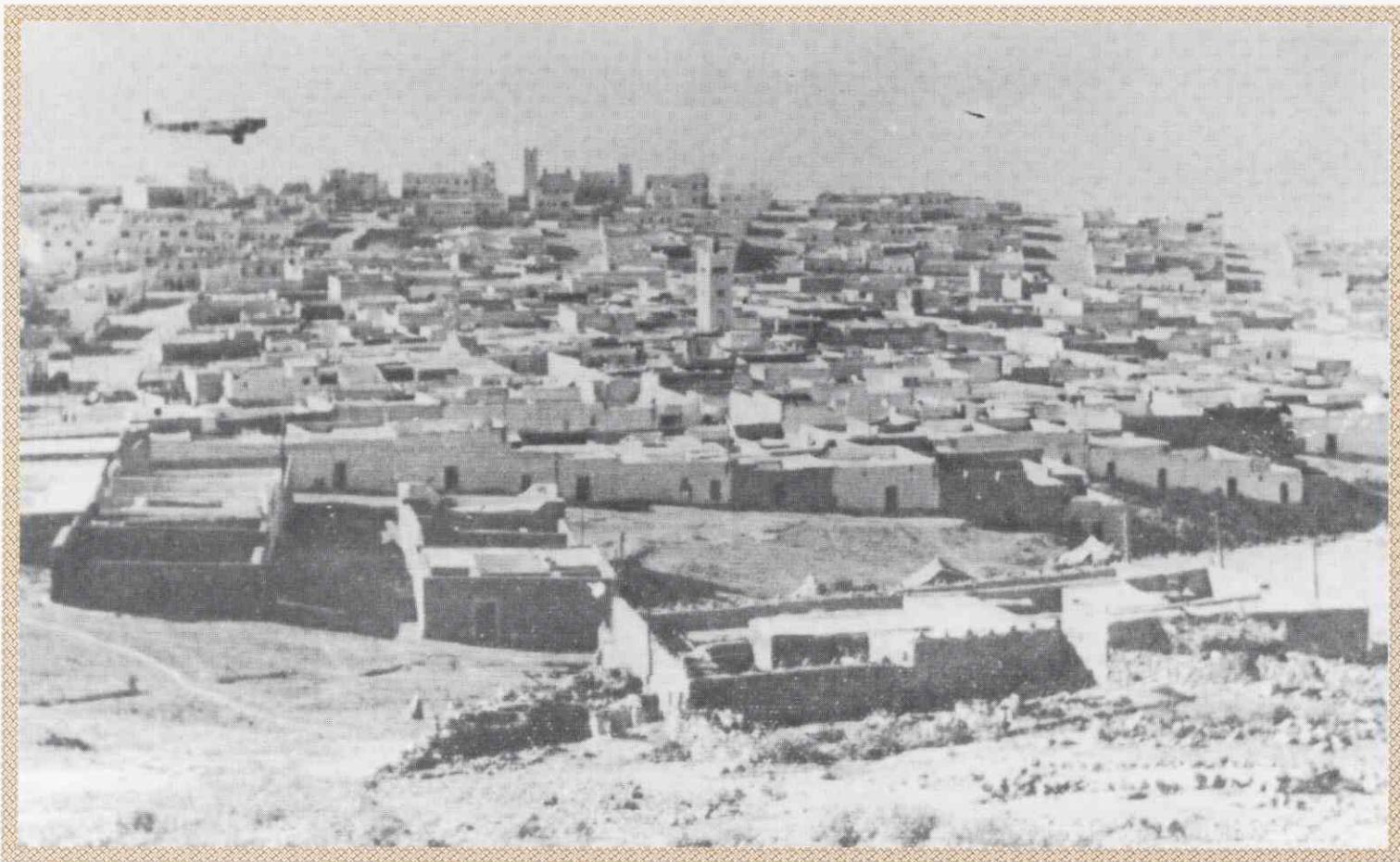


Foto 1: Sidi Ifni es sobrevolado por un T-2B.

sonarán tan exóticos como para nosotros lo fueron los Camagüey, Nuevitás y Manzanillo de nuestros abuelos.

No se ha escrito mucho sobre aquella guerra; apenas media docena de libros, y en ellos se presentan aspectos parciales, ya que cada autor expone la campaña como si la hubiera realizado casi exclusivamente el Arma a que él pertenece y, curiosamente, a la Aviación apenas le conceden papel alguno en «sus guerras». Sin embargo, y sin cometer la injusticia de restar importancia a la aportación de las distintas Armas del Ejército de Tierra y de los Cuerpos de la Armada, lo hayan visto así, o no, los autores de las obras publicadas, fue la Aviación la protagonista principal de aquella campaña, que sin el Ejército del Aire no habría podido llevarse a cabo.

ANTECEDENTES PROXIMOS

Terminada la Segunda Guerra Mundial fueron surgiendo en los territorios coloniales de casi todo el mundo movimientos de emancipación, que en el Magreg, y especial-

Como consecuencia de la larga paz colonial que en el A.O.E. se venía disfrutando, las fuerzas que en aquellos territorios mantenía España eran muy escasas y compuestas en gran proporción por soldados indígenas. De hecho, únicamente guarnecían el A.O.E. el Grupo de Tiradores de Ifni, compuesto por cuatro *tabores*, de los que tres se encontraban en Ifni y uno en El Aaiún con sus *mías* distribuidas por el Sáhara, y cuatro Grupos de Policía Indígena, uno estacionado en Ifni y los otros, uno en cada región del Sáhara —Dra, Saguía el Hamra y Río de Oro—; había también un Grupo de obuses del 105/11 y pequeñas unidades de Zapadores, Sanidad, Intendencia, etc.

Por lo que se refiere al Ejército del Aire, el A.O.E. constituía un sector aéreo dependiente de la zona aérea de Canarias y África Occidental (Z.A.C.A.O.), y disponía de un número variable —de tres a seis— de trimotores Junkers Ju-52 (T-2B) del Ala número 36, de Gando, destacados permanentemente en los aerodromos de Sidi Ifni, Cabo Juby y Villa Cisneros, pudiendo ser incrementado su número, si fuera necesario, por el Ala 36, que



Foto 2: El B-21, 29-33, en misión de reconocimiento ofensivo sobre Ifni.

disponía de 12 de estos aviones, que además de realizar su labor específica de transporte y enlace llevaban a cabo misiones de reconocimiento.

LA SITUACION SE VA TENSANDO

Desde los últimos meses de 1955 se fueron creando en el A.O.E. situaciones que incrementaban el problema que constituían los refugiados que huían de la represión francesa —agitadores en su mayor parte—. El Gobierno español tuvo la desafortunada idea de hacer pagar a los saharauis unos impuestos que recaerían tanto sobre los artículos de primera necesidad —té, azúcar, harina, petróleo— como sobre sus ganados.

Esta inoportuna e imprudente decisión de cobrar a gentes realmente pobres unas gabelas que apenas representaban nada para la Hacienda española sería aprovechada por la propaganda nacionalista para indisponer con España a unas gentes que nunca habían pagado impuestos a nadie.

Al regresar Mohamed V de su destierro malgache se produjeron los primeros incidentes en Ifni. El 2 de enero de 1956, en Sidi Inno, localidad situada al sur del territorio, una tumultuosa multitud ocupó la mezquita e izó en ella la bandera de Marruecos; cuando la Policía trataba de expulsar a los revoltosos, se produjo un tiroteo que causó la muerte de tres de éstos, siendo considerable el número de detenidos, verificándose que eran en su totalidad gentes llegadas del otro lado de la frontera.

Unas semanas más tarde, el 25 de marzo, se produciría en Tan Tan, en el Sáhara, un grave incidente de indisciplina entre las tropas indígenas de la Policía, que se negaron a colaborar con el personal del Gobierno con ocasión de la impopular recaudación del impuesto. Trasladados al puesto con dos Junkers, un comandante y una sección de Policía —formada por europeos—, se logró con energía dominar la situación, pero se pudo constatar que en determinadas situaciones las tropas indígenas no serían de fiar.

El 2 de marzo se había firmado en París, entre representantes de los Gobiernos francés y marroquí, el acta de independencia de la zona francesa del Protectorado de Marruecos, y un mes más tarde, el 7 de abril, se haría lo mismo en Madrid con la zona española, aunque el

Gobierno de España se reservó la entrega de la zona sur del Protectorado —la comprendida entre el *uad Dra* y el paralelo 27° 40' N— por la inseguridad que se produciría en ella al no poder garantizar el Gobierno marroquí su autoridad sobre aquel territorio.

Se crearon en Marruecos las Fuerzas Armadas Reales (F.A.R.), desfilando en mayo, en Rabat, ante el Sultán, 14.000 hombres equipados por España y Francia. En las F.A.R. se integraron los combatientes del E.L., que en la nación soberana no tenían ya razón de existir, recibiendo Mohamed V el juramento de fidelidad de los grupos de devoción monárquica, mientras que los de orientación republicana, manteniendo una postura ambigua, fueron a establecerse en el sur del país, ya

al borde del *Bled Siba*, territorio 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 la frontera española se instalarían y establecerían contacto con los grupos armados que luchaban contra la presencia francesa en Mauritania y en el sur de Argelia.

Se iban refugiando en Ifni gentes perseguidas en las colonias francesas que pronto llegaron a resultar excesivas e incómodas y que, haciéndose eco de un sector importante de la prensa marroquí, propalaban entre los indígenas la especie de que España iba a «devolver» a Marruecos el

enclave de Ifni y la zona del Dra, algo carente absolutamente de la menor realidad, ya que Ifni era territorio de soberanía de España y como tal figuraba en el acta de independencia de Marruecos firmada el 7 de abril en Madrid; y en cuanto a la zona del Dra, estaba muy claro el punto de vista del Gobierno español.

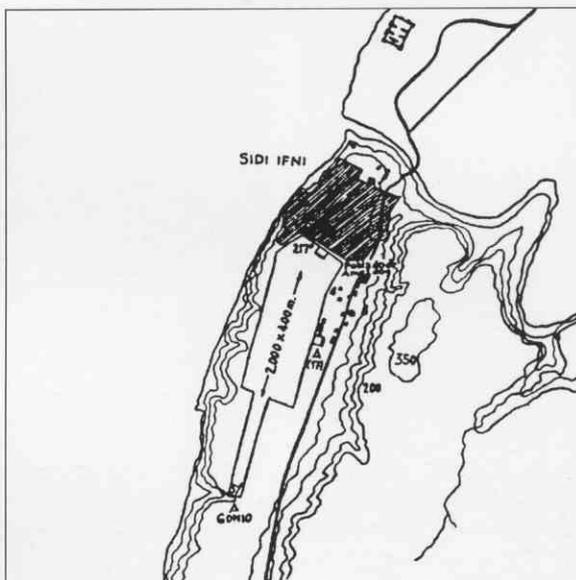


Foto 3: Sidi Ifni y el aeródromo en 1957.

VISPERAS DE GUERRA

Los acontecimientos que se iban sucediendo y la gravedad cada vez mayor de los incidentes hacían ver la necesidad de incrementar las fuerzas españolas en el A.O.E., adaptándolas a la nueva situación, y la urgencia de

invertir la proporción entre europeos e indígenas en las tropas de Tiradores y en la Policía, especialmente desde la señal de alarma que había constituido el incidente de Tan Tan.

A principios de marzo de 1956, considerando el Mando la conveniencia de reforzar las fuerzas aéreas de la Z.A.C.A.O., estacionó un escuadrón expedicionario de bimotores de bombardeo medio y reconocimiento, Heinkel He-111 (B-21), en Gando, y desde allí destacó algunos a Sidi Ifni y El Aaiún, aeródromo éste que empezaba a adquirir importancia tanto por sus condiciones —notablemente mejores que las de Cabo Jury— como por verse que allí iba a estar el núcleo más importante de fuerzas del Sáhara. También se aumentó el número de trimotores T-2B hasta diecinueve, y en abril, dado el importante incremento de

vuelos entre las islas y el continente, se reforzó con un bimotor anfíbio, Grumman SA-16A, «Albatross» (AD-1), la 56ª Escuadrilla de Salvamento de Canarias, que hasta aquel momento únicamente había dispuesto de dos helicópteros Sikorsky H-19B (Z-1).

El Ejército de Tierra, por su parte, destacó a la I Bandera Paracaidista a Fuerteventura, donde permaneció hasta julio en que pasó a estacionarse en Ifni. Con esta unidad y la XIII Bandera de la Legión que desde Melilla fue trasladada por vía marítima a El Aaiún, se habían reforzado algo las magras fuerzas del A.O.E., pero aún seguían siendo muy escasas.

En enero de 1957 se trató de relevar a la I Bandera Paracaidista por la II; llegados los buques que transportaban a ésta ante Sidi Ifni el día 26, no pudieron comenzar las maniobras del barqueo hasta el 30 por el mal estado del mar; pero apenas comenzada la operación hubo de suspenderse por haber empeorado aquél cuando únicamente habían desembarcado 153 hombres y subido a bordo 76, y tras permanecer tres días más ante la playa esperando poder terminar el relevo, los buques se dirigieron a Las Palmas para desembarcar a los paracaidistas que, por medio de un «puente aéreo» formado por aviones T-2B, entre Gando y Sidi Ifni, pudieron terminar el relevo.

Aunque ya desde 1934 se sabía lo problemático que resultaba el desembarco de tropas y material en las playas de Ifni, este complicado relevo debía haber hecho pensar en la necesidad de situar en el territorio los elementos humanos, de guerra y logísticos suficientes para la seguridad de aquél, ya que difícilmente se podría contar con la colaboración de la mar; pero, inexplicablemente, no se hizo así.

LOS PRIMEROS MUERTOS DE LA CAMPAÑA

En junio de 1957 fue nombrado gobernador general del A.O.E. el general de Brigada de Infantería, caballero laureado de San Fernando, Mariano Gómez de Zamalloa, el «héroe del Pingarrón», que a bordo de un T-2B y escoltado por una

formación de seis B-2I llegaría a Sidi Ifni el 23 de aquel mes.

A los aviadores correspondería el honor de ser quienes abrieran la lista de los que en aquella guerra entregarían su vida a España. El 11 de agosto, un B-2I que había despegado de Sidi Ifni para efectuar un reconocimiento y eventualmente bombardear el puesto fronterizo de Tiguist Iturramen, desde el que se había hecho fuego contra una patrulla española y se suponía con fundamento que se hallaba ocupado por hombres de las bandas del Ejército de Liberación (E.L.), cuando completada la misión se disponía a efectuar la maniobra de aproximación para el aterrizaje, ya de noche y con un techo de nubes de 400 metros, se perdió el contacto con él, del que nunca se encontraría el menor rastro.

Con el avión desaparecieron los cinco miembros de la tripulación —capitán Antón Ordóñez, alférez de la M.A.U. Sánchez Barranco, sargentos Moure Alvarez y Moreno Amores, y cabo 1.º Maniega Herrera— y el comandante del E.T. Alvarez Chas, que iba en el avión como conocedor del terreno que se iba a reconocer.

Al declarar en diciembre «zona de operaciones» a los territorios del A.O.E., se determinó esta fecha del 11 de agosto de 1957 como la inicial de la campaña.

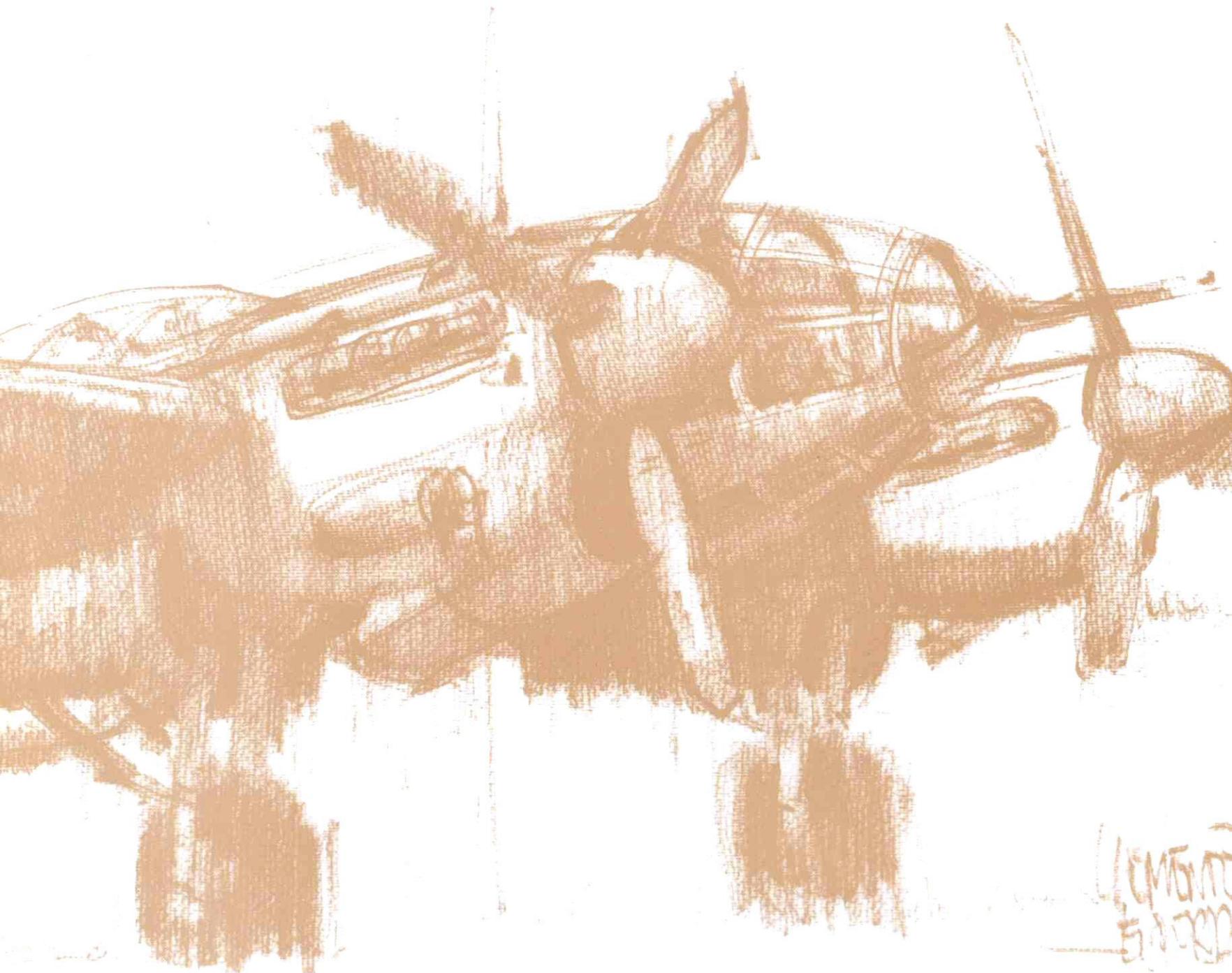
PRIMERAS BOMBAS ARROJADAS Y REPLIEGUE A LA COSTA

El 25 de octubre un T-2B fue tiroteado y alcanzado por el fuego de un nutrido grupo de las B.E.L. en las proximidades de Tafudart, en la Saguia el Hamra; el avión pudo regresar a su base sin dificultad. El día 27 se llevó a cabo un bombardeo de castigo sobre los campamentos allí localizados, realizándolo una formación de nueve B-21 que arrojaron ciento cincuenta bombas de 50 kilos con «relativo éxito».

Tratando de crear un dispositivo defensivo poco vulnerable y dadas las escasas fuerzas de que se disponía en el Sáhara, decidió el Mando replegar las guarniciones de



Foto 4: Aeródromo de Sidi Ifni, y aviones T-2B.



los puestos del interior a los puntos importantes de la costa —Cabo Juby, El Aaiún, Villa Cisneros y Güera—, que habrían de ser defendidos a ultranza. Pero alguien que tenía autoridad para ello —en Sidi Ifni, Santa Cruz de Tenerife o Madrid—, tal vez tratando de mantener la ficción de que España no abandonaba el territorio, decidió que se evacuara el personal europeo, quedando los puestos guarnecidos únicamente con tropas indígenas a las que así se condenaba a desertar, pasarse al enemigo o morir. Fue, indudablemente, una desdichada medida que tuvo como resultado que todos los puestos se perdieran, y con ellos, soldados —indígenas— de España.

Los días 3, 6 y 16 de noviembre fueron evacuados los europeos de las guarniciones de Tan Tan, Smara y Ausert respectivamente, quedando en estos puestos destacamentos de 20 hombres al mando de sendos sargentos indígenas.

Ante la necesidad de reforzar las fuerzas del A.O.E. por medio de un «puente aéreo» realizado con bimotores Douglas C-47 (T-3) del Ala de Transporte número 35, de Getafe, se trasladó de Melilla a Cabo Juby la II Bandera de la Legión, y desde Gando a El Aaiún, con T-2B del Ala 36 y T-3 de la 35, la VI Bandera llegada desde Ceuta a Las Palmas a bordo del crucero *Canarias*. Estos transportes se realizaron entre los días 5 y 11 de noviembre.

El día 21, seis B-21 llevaron a cabo un bombardeo de castigo a una concentración de la B.E.L. que se encontraba acampada en las proximidades del morabo de Raudat el Hach, en la Saguia el Hamra.

CIEN DIAS DE GUERRA

Aunque para los efectos oficiales —recompensas, muertos, concepción del “valor”, abonos de campaña— duró la campaña seis meses y medio (desde la desaparición del B-21 el 11 de agosto de 1957 hasta el 20 de marzo de 1958 en que se dio por terminada oficialmente aquélla), fueron realmente cien los días de guerra (desde el 23 de noviembre en que se produjo el ataque de las B.E. L. en Ifni, hasta el 3 de marzo en que se terminaron las operaciones de limpieza en el Sáhara).

Esta corta campaña tuvo tres fases o etapas bien definidas y diferenciadas: la *primera*, que comprende los ataques enemigos a los puestos del territorio de Ifni, la defensa contra ellos, el auxilio a los destacamentos y el rescate de sus guarniciones y la consolidación del perímetro defensivo de la plaza. Esta fase puede darse por terminada el 10 de diciembre. La *segunda* es la de acumulación de medios, y va desde las primeras semanas de diciembre

hasta el 10 de febrero, en que se inicia la ofensiva final contra las B.E.L., y en ella, aunque la actitud de las fuerzas españolas en tierra es marcadamente defensiva, a lo largo de ella se realizan pequeñas acciones de exploración y demostración, alguna realmente cruenta. La *tercera* es la fase final, y comprende las operaciones realizadas en campo abierto contra el enemigo para eliminarlo y limpiar de él el territorio del Sáhara, desarrollándose para esto dos maniobras importantes: en la Saguia el Hamra, la primera, y en Río de Oro, en la zona del Negyir, la otra, y va desde el 10 de febrero, día inicial de la ofensiva, hasta el 3 de marzo en que caen las últimas bombas de la campaña sobre los pasos del Dra.

Por lo que al Ejército del Aire se refiere, la *primera* fase se caracteriza por un gran derroche de esfuerzo y entusiasmo para, pese a las limitaciones del modesto material aéreo de que se dispone, mantener abastecidos los puestos situados, realizar el transporte de tropas para reforzar la guarnición del territorio de Ifni, arrojar paracaidistas, bombardear y ametrallar al enemigo y mantener al Mando informado de la situación y fuerza de éste, logrando con ello que la resistencia de los puestos se mantenga y que sus guarniciones sean recuperadas.

En la *segunda*, el mantenimiento activo de la guerra queda casi exclusivamente a cargo de la Aviación que busca y hostiga constantemente al enemigo por medio de reconocimientos ofensivos, realiza la protección de convoyes y apoya las pequeñas acciones de las fuerzas de tierra y mantiene un «puente aéreo» constante entre la Península y las islas y los territorios del A.O.E., supliendo así las grandes limitaciones de los desembarcaderos de Sidi Ifni, Cabo Juby y El Aaiún.

La *tercera* es la del ataque constante de la Aviación, abriendo paso a las columnas con las ametralladoras y cohetes de los aviones de asalto y abasteciéndolas con los de transporte de los elementos necesarios para su desenvolvimiento, especialmente de combustible para sus vehículos, realizando lanzamientos de paracaidistas, evacuando heridos y muertos, y localizando a los grupos enemigos.

Los naturales límites de espacio de esta Publicación hacen que en este artículo únicamente tratemos de la primera fase de la campaña y en lo que se refiere al territorio de Ifni.

ATAQUE GENERAL DE LAS B.E.L. EN IFNI

A las cuatro de la mañana del 23 de noviembre quedaron cortadas todas las líneas telefónicas entre Sidi Ifni y los puestos del territorio. Apenas hora y media más tarde se produjo un golpe de mano contra la plaza, tratando los atacantes de apoderarse de los depósitos de armamento y de municiones y del aeródromo, en el que llegaron a entrar con camiones, y de establecerse en el Bu Al Alam, monte que domina Sidi Ifni. El ataque fue rechazado, lo mismo que otro lanzado a las siete de la mañana, en el que el enemigo dejó sobre el campo cinco cadáveres y perdió once hombres que cayeron prisioneros.

Pronto empezaron a llegar noticias —malas noticias— de los puestos que disponían de estación de radio: todo el campo estaba alzado; Arbaa el Mesti era atacado por fuerzas muy superiores en número; en Tlata de Sbuia tenían heridos muy graves que morirían si no eran evacuados; Tamucha tenía pocas posibilidades de resistir, y aunque el enemigo había sido rechazado en Tiugsá, Tenin de Amel-lu y Tiliuin, este último puesto fronterizo se defendía en situa-

ción muy comprometida dada su proximidad a Gulimín, en donde las B.E.L. tenían el núcleo más numeroso de fuerza.

Una circunstancia que dificultaba la defensa de los puestos era dada por la mala ubicación de éstos, que pensados para tiempo de paz se habían establecido en lugares que no resultaban especialmente adecuados para ser defendidos, en cruces de caminos o en la proximidad de poblados de cierta importancia y generalmente dominados por alturas próximas.

Aunque la guarnición de Sidi Ifni se bastaba para mantener el perímetro defensivo que inmediatamente se estableció en torno a la plaza y al aeródromo que resultaba vital, no se podía, sin grave riesgo para éste, distraer fuerzas con que reforzar o socorrer a los destacamentos.

DURA LABOR DE LA AVIACION

En el «estado de aviones» de la Z.A.C.A.O. del 11 de noviembre de 1957 figuran veinte T-2B; de ellos, diecisiete se encuentran en la base de Gando y uno en cada aeródromo de Sidi Ifni, Cabo Juby y Villa Cisneros; veintiún B-2I, de los que quince se hallan en Gando, cinco en Sidi Ifni y uno en Cabo Juby; dos AD-1 en Gando y dos Z-1 en Los Rodeos.

A primeras horas de la mañana del 23, el Gobernador General del A.O.E. solicitó del jefe de la Z.A.C.A.O., general de división Francisco Mata Manzanedo, que tuviera listo el mayor número de aviones posible dispuestos para bombardear.

Apenas hora y media más tarde, a las nueve de la mañana, despegarían de Gando cinco B-2I con bombas en



Foto 5: Paracaidistas del E.T. se dirigen a embarcar en un T-2B, para el desembarco sobre Tiliuin, en la "Operación Pañuelo". 29 noviembre 1957.

misión de reconocimiento ofensivo, y al llegar al territorio de Sidi Ifni, tras reconocer los alrededores de los puestos atacados, Telata de Sbuia y Tiliuin, y localizar a los grupos enemigos que les hostigaban, bombardearon y ametrallaron con dureza a los atacantes. Lo mismo harían los B-2I destacados en Sidi Ifni.

Mientras tanto, los T-2B aprovisionaban de municiones a los puestos de Tlata y Tamucha, con grandes dificultades en este último por estar sobre él una nube de langosta que obstruía las tomas de aire de los tres motores del T-2B, 235 que logró con dificultad llegar de regreso a Sidi Ifni, quedando durante varias horas fuera de servicio.

Aquel mismo día empezaron a llegar los refuerzos únicamente por aire, ya que era imposible que lo hicieran por vía

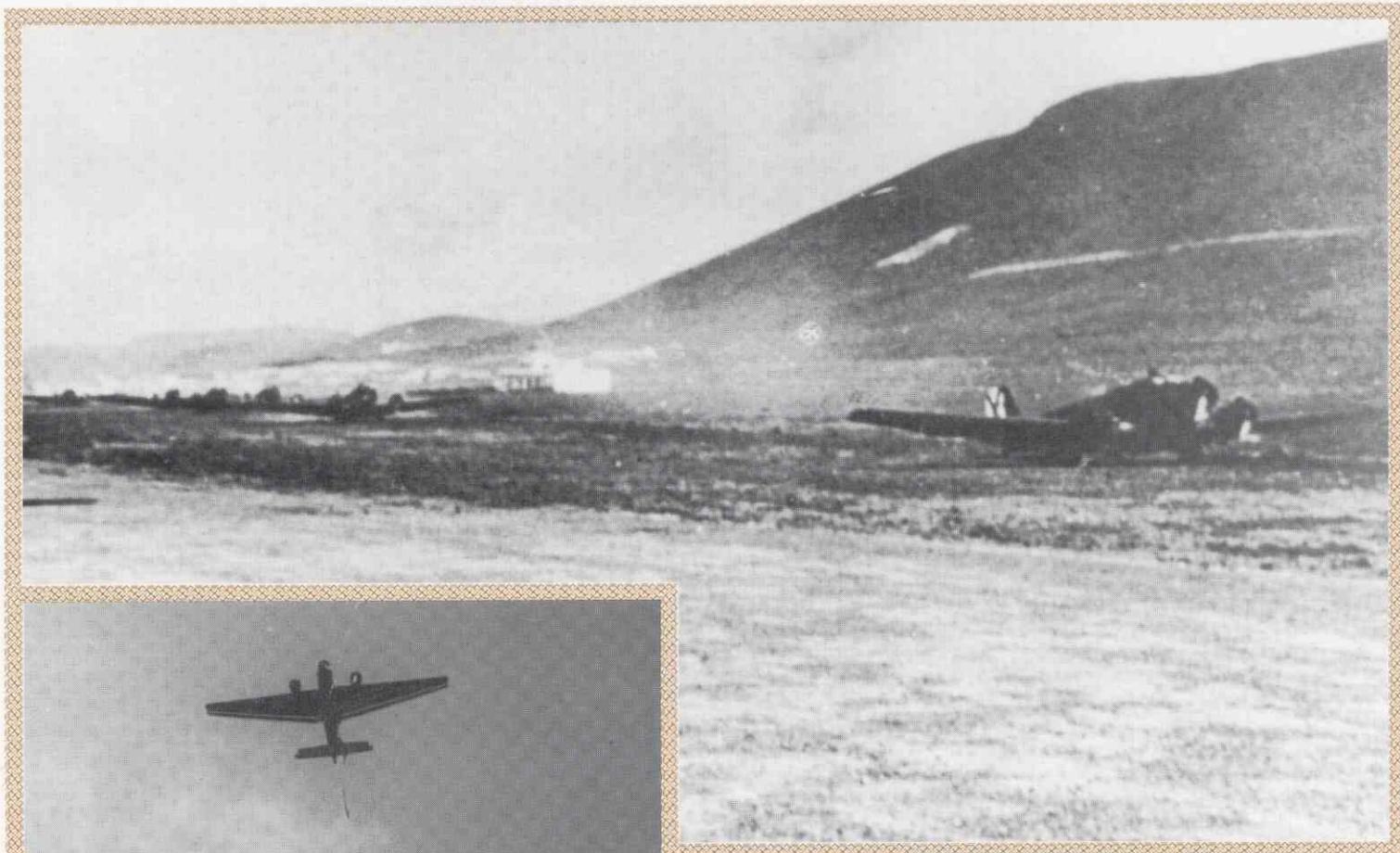


Foto 6: Despegue de un T-2B, en Ifni.

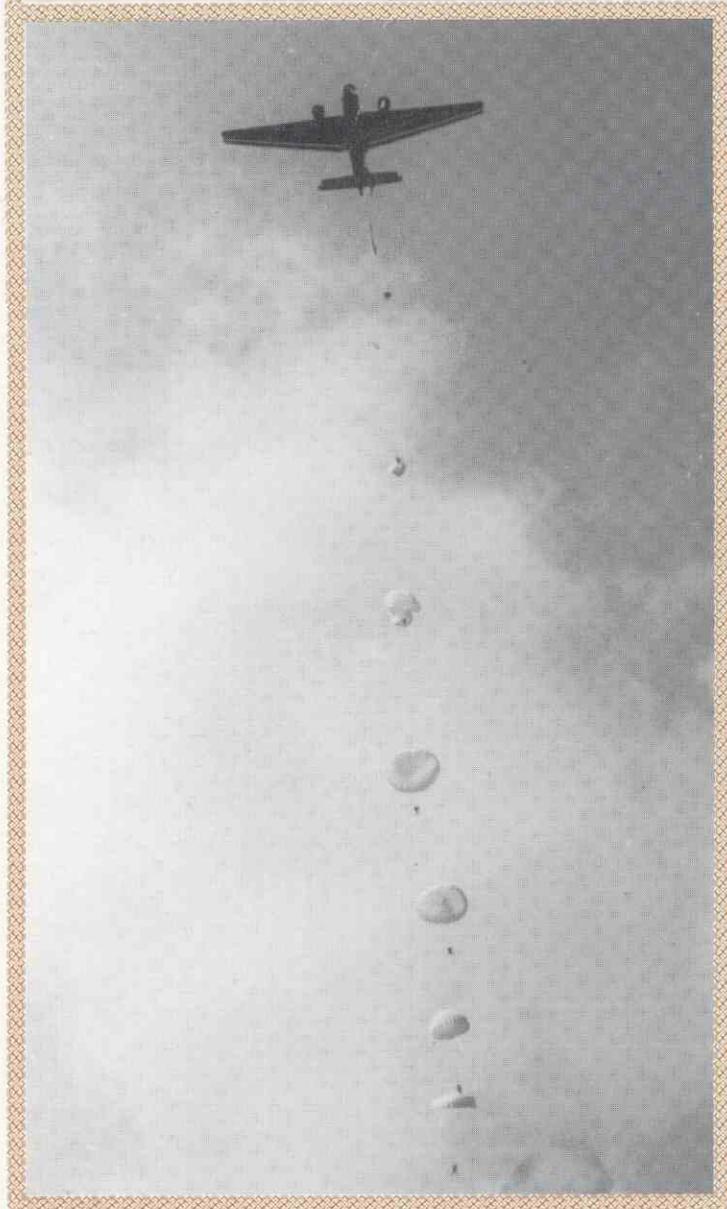


Foto 7: Paracaidista sobre Tiliuin.

marítima, pues la mar, como tres días de cada cuatro en aquella costa, impedía cualquier intento de desembarco en la playa de Sidi Ifni, ante la que desde el día 15 de aquel mes se encontraba el motovelero *Paloma* con carga de gasolina en bidones, que finalmente hubo de arrojar por la borda para que las olas los llevaran a tierra —sistema que allí no era inusual—, perdiéndose una tercera parte de ellos

que iría a parar a la parte de costa dominada por las B.E.L. Fueron 120 los legionarios transportados por los T-2B desde El Aaiún aquel primer día, iniciándose así la llegada de refuerzos humanos y de material, municiones, víveres y demás elementos necesarios para acudir en socorro de los destacamentos sitiados en el territorio.

LOS PUESTOS SON ABASTECIDOS DESDE EL AIRE

La labor de la Aviación fue incesante durante los diecisiete días que hubo puestos sitiados para abastecerlos de los medios de mantenerse y contener al enemigo hasta la llegada de las columnas de socorro; esto obligó a los aviadores a volar a menos de 30 metros del suelo para precisar los lanzamientos en los reducidos perímetros de los puestos, recibiendo fuego de los sitiadores de aquéllos, que en muchas ocasiones lo hacían desde cotas superiores a la de los aviones, que —aunque con mucha suerte, ya que nunca fue alcanzado tripulante alguno ni órganos vitales de los aparatos— recibieron durante aquellas larguísimas tres semanas numeroso impactos, generalmente de calibres pequeños —fusil y ametralladora—, aunque en alguna ocasión lo fueron de armas más pesadas.

Al terminarse las operaciones de repliegue de las guarniciones de los puestos a Sidi Ifni se habían arrojado desde el aire 12.400 kilos de abastecimientos: víveres, municiones, agua, medicamentos, armas y material de fortificación —sacos terreros, alambre de espino, piquetes de alambrada— y cargas diversas.

En las informaciones recibidas posteriormente de los jefes de los destacamentos liberados —Arbaa de Mesti, Tenin de Amel-lu, Tiugsá, Tlata de Sbuia y Tiliuin— se verificó que la ayuda había sido muy eficaz, recibiendo en conjunto más del 90 por 100 de lo arrojado, aunque en algunas ocasiones hubo elementos que se estropearon en la caída, especialmente en las cargas arrojadas sin paracaídas por escasear éstos.

No tuvo, sin embargo, tanto éxito la labor de suministrar a la sección paracaidista cercada a 10 kilómetros de Tlata, ya que al estar establecida en una pequeña eminencia bordeada por dos barrancos y con laderas de acusada pendiente, algunos envíos cayeron en aquéllos y no pudieron ser recuperados.

Las misiones de abastecimiento eran generalmente apoyadas por los B-21, que bombardeaban y ametrallaban a los sitiadores durante la maniobra de abastecimiento, con lo que lograban acallar momentáneamente el fuego contra los puestos, permitiendo a los defensores salir a recoger las cargas, aunque no conseguían impedir el que se hacía contra los aviones.

SOLUCIONES «DE FORTUNA». LLEGAN MAS REFUERZOS

Dada la absoluta carencia de bombas contra personal y de *napalm* necesarias en el tipo de lucha que allí se realizaba, se llegaron a improvisar recursos que paliaran aquélla, realizándose lanzamientos de granadas de mano por los T-2B en cajas de 40, que se abrían al salir del avión y quedaban con los seguros libres, con lo que al contacto con la tierra estallaban. Hubo de desistirse de estos lanzamientos, ya que una explosión prematura de una de ellas alcanzó el timón de profundidad del avión que las arrojaba, causándole averías importantes que, no obstante, no le impidieron regresar al aeródromo.

También se improvisó una gran bomba incendiaria con un bidón de gasolina que llevaba de «espoleta» una granada de mano y que lanzado sobre el poblado de Tlata de Sbuia tuvo un resultado muy espectacular pero poco efectivo.

Realmente, estos inventos que pueden parecer pintorescos fueron intentos de «suplir con el cielo» la imprevisión de quien tenía la obligación de haber tomado las medidas necesarias y mantenía en sus polvorines únicamente restos de la guerra de 1936.

Durante los últimos días de noviembre fueron llegando a Sidi Ifni refuerzos humanos en cantidad suficiente para poder operar en el territorio, pero sin que su número fuera excesivo dada la dificultad de

hacer llegar los víveres, municiones y pertrechos necesarios para su mantenimiento. El día 30 eran ya 1.296 hombres los transportados por los T-2B del Ala 36 de Gando, y los T-3 de la 35ª llegados de Getafe para reforzar aquélla. De estos hombres, 1.053 eran de la Legión, y el resto, de Aviación, Infantería de Marina e Infantería.

PARACAIDISTAS SOBRE TILIUIN: OPERACION «PAÑUELO»

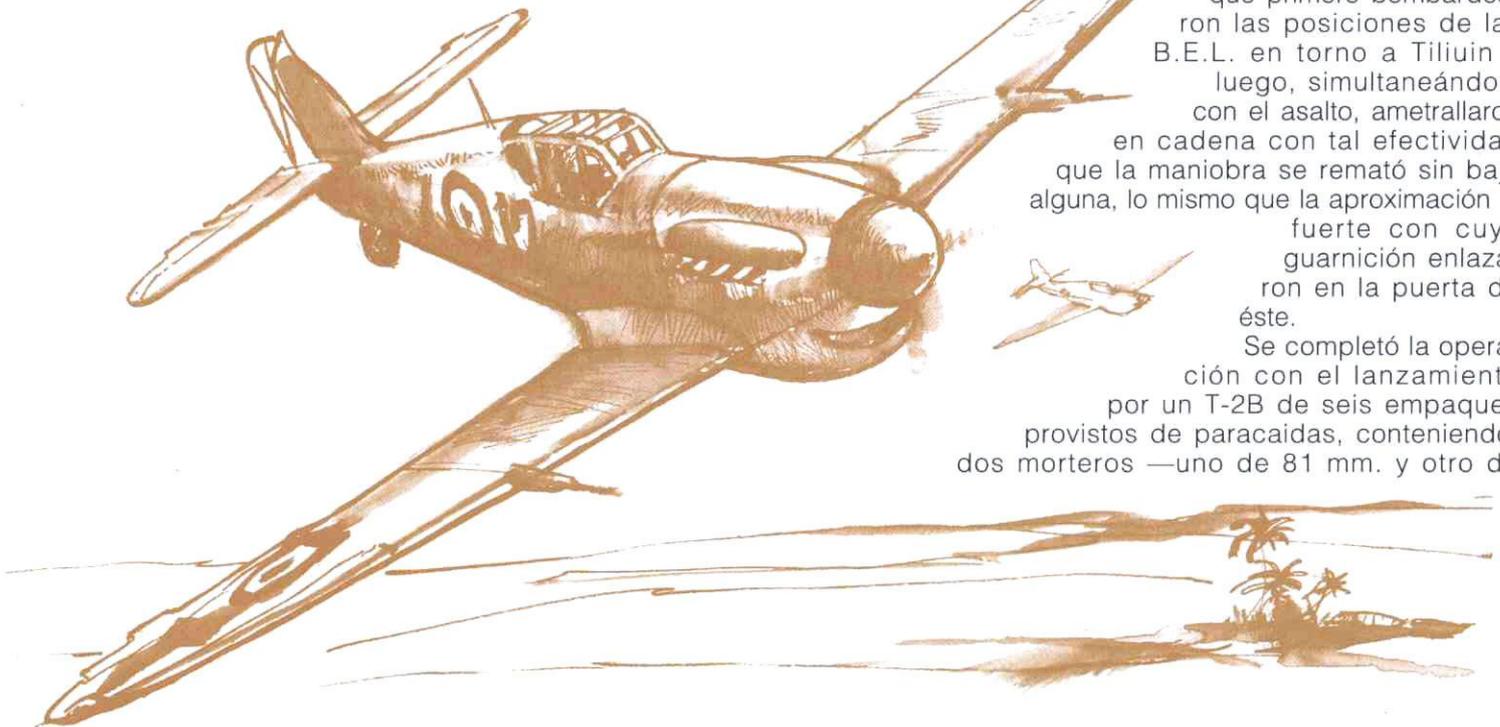
El puesto de Tiliuin, emplazado junto al río Asaka que formaba frontera con Marruecos, a poco más de una docena de kilómetros de Gulimín, principal base militar de las B.E.L., que desde allí podían organizar sus ataques al puesto español y refugiarse en territorio marroquí para recuperarse, era el que mayor riesgo corría de caer en manos enemigas. Su corta guarnición —unos sesenta hombres, de los que una tercera parte eran nativos— estuvo sometida desde el primer día a fuego de mortero y a continuos asaltos, alguno rechazado con gran dificultad, llegando a ser su situación realmente apurada como puede verse por el mensaje radiado por el puesto el día 28, que decía: «Situación desesperada. Urgente refuerzo de tropas. Evacuación cuatro heridos graves y dos mujeres».

Aunque en Sidi Ifni aún no se disponía de fuerzas suficientes para enviar una columna en apoyo de los puestos sitiados, se decidió reforzar la guarnición de Tiliuin, dada su apurada situación, desde el aire, y para ello se planeó una operación de desembarco aéreo a la que se denominó con el nombre convencional de «Pañuelo», en la que participarían dos secciones de legionarios y una escuadra de morteros, una y otra de la II Bandera Paracaidista del E.T.

El lanzamiento se realizó el día 29 desde cinco T-2B al mando del comandante Guerra Bertrana (Pelayo), y se arrojaron 75 para-

caidistas, siendo protegido el lanzamiento por cinco B-21 que primero bombardearon las posiciones de las B.E.L. en torno a Tiliuin y luego, simultaneándolo con el asalto, ametrallaron en cadena con tal efectividad que la maniobra se remató sin baja alguna, lo mismo que la aproximación al fuerte con cuya guarnición enlazaron en la puerta de éste.

Se completó la operación con el lanzamiento por un T-2B de seis empaques provistos de paracaídas, conteniendo: dos morteros —uno de 81 mm. y otro de



BUCHONET EN EL DESIERTO.

Amor Amor

50— y dos lanzagranadas de 88,9 mm. y municiones para ellos, 50 granadas para cada mortero y 12 para los lanzagranadas.

Tanto el lanzamiento de los paracaidistas como el de las cargas se realizaron sin que el enemigo, anonadado por la acción de los B-2I y sin capacidad de reacción, hiciera fuego sobre los aviones ni contra los paracaidistas, quedando la guarnición perfectamente reforzada con esta operación de desembarco aéreo, la primera llevada a cabo por fuerzas españolas en guerra.

SE INCREMENTAN LAS FUERZAS ARMADAS

El 30 de noviembre el Estado Mayor del Aire decidió aumentar a treinta el número de B-2I destacados en la Z.A.C.A.O., para lo que se incorporaron a Gando cinco aviones del Ala número 26: tres de la Región Aérea de Levante y dos de la del Estrecho.

Se constituyó con los treinta una unidad, a la que se denominó «Agrupación 29»; que se puso a las órdenes del teniente coronel Segundo Fernández Rodríguez «el Ratón», formada por dos escuadrones —291 y 292— mandados, respectivamente, por los comandantes Bacariza-Cajiga y Carrasco García.

A su vez, con los T-2B, de los que ya había veintidós en la Zona, se formó la «Agrupación 36», al mando del teniente coronel Suárez Ochoa, compuesta por dos escuadrones —361 y 362— mandados, respectivamente, por los comandantes Guerra Bertrana (Pelayo) y Soriano Etchecopar.

EL RESCATE DE LAS GUARNICIONES: OPERACIONES «NETOL» Y «GENTO»

El 30 de noviembre se consideró que con los hombres llegados a Sidi Ifni y los 86.160 kilos de víveres, municiones y material de transmisiones, se contaba con elementos suficientes para, sin riesgo para la línea defensiva de la plaza, enviar columnas en socorro de los puestos sitiados.

Se prepararon dos operaciones que se desarrollarían consecutivamente: la primera, que recibiría el nombre de «Netol», se dirigiría a liberar las guarniciones de la zona sur —Biugtá, Arbáa de Mesti, Tlata de Sbuia y Tiliuin—, y la segunda, «Operación Gento», se realizaría en beneficio de los otros puestos del territorio que aún se mantenían —Tiugsá y Tenin de Amel-lu.

Como fuerza de maniobra disponía el Mando de cuatro unidades de infantería, tipo batallón, y dos compañías.

En Sidi Ifni se situaron seis B-2I, al mando del comandante Bacariza, para apoyar a las columnas en su avance. Aquel mismo día llegarían a Sidi Ifni diez aviones T-2B, al mando del teniente coronel Suárez Ochoa, transportando víveres y municiones, quedando en este aeródromo para realizar el lanzamiento de paracaidistas previsto en el plan de operaciones. Asimismo llegaron dos T-2B transportando desde Tenerife un equipo quirúrgico.

La operación «Netol» se inició el 1 de diciembre, apoyada siempre por los B-2I, que aquel día realizarían cuatro salidas bombardeando y ametrallando al enemigo en misiones de reconocimiento armado.

El día 2 fueron cinco las salidas realizadas por los B-2I en misiones de protección a las columnas, con resultados muy positivos, entre ellos el bombardeo del poblado de Taguenza, donde había una concentración de 600 moros que fueron duramente castigados con las ametralladoras cuando abandonaban el poblado, incendiándoseles un camión.

El mal tiempo reinante —fuerte viento y nubes bajas—, que hacía prohibitivo el vuelo, obligó a prescindir del desembarco paracaidista, pero ante la necesidad de apoyo que tenían las columnas los B-2I realizaron tres salidas el día 3.

Recogidas las distintas guarniciones y destruidos los fuertes antes de ser evacuados, la operación quedó concluida el día 4, habiendo sufrido las fuerzas españolas únicamente un muerto y ocho heridos ante un enemigo que ofreció menos resistencia de la que era de esperar.

El día 5 de diciembre se inició la operación «Gento», a la que se denominó así, con el nombre del velocísimo extremo izquierdo de la selección nacional de fútbol, por realizarse a la izquierda del dispositivo y pretender efectuarla con gran rapidez.

La climatología, decididamente contraria a las fuerzas españolas, únicamente permitió la salida de un B-2I en misión de reconocimiento armado.

Desde el primer momento se encontró una resistencia enemiga que no tenía nada que ver con la débil encontrada en la operación «Netol»; las B.E.L., mejor mandadas, aprovechaban un terreno más favorable que el del sur del territorio. Aquel primer día sufrieron las fuerzas españolas cuatro muertos y catorce heridos.

El día 5, un B-2I que realizaba un vuelo de reconocimiento en la parte norte del territorio fue atacado desde Mirleft por una batería antiaérea de 20 mm. Estas ametralladoras pertenecían al armamento entregado por España para el Escuadrón de Armas Mixtas de Larache, de las que ocho habían sido enviadas desde Alcazarquivir por el E.R. a las B.E.L. que luchaban en Ifni.

El día 6 continuó la operación, encontrando fuerte resistencia enemiga que obligó a los B-2I a emplearse intensamente pese a que el tiempo no era bueno. Aquel día, al haberse renunciado al empleo de paracaidistas en desembarco aéreo, regresaron a Gando los once T-2B.

Ante la certeza de que tropas regulares de Marruecos se disponían a intervenir en la lucha junto a las B.E.L., se realizó una demostración naval ante Agadir el día 7, desfilando en *línea de fila*, a muy corta distancia de la costa, los cruceros *Canarias* y *Méndez Núñez*, y cuatro destructores con los cañones apuntando a aquélla. Pese a tratar-



Foto 8: Un T-3, toma tierra en Sidi Ifni.

se de una escuadra formada por buques viejos y anticuados —el más moderno, el *Canarias*, navegaba desde 1936, y el *Méndez Núñez* había participado en las operaciones de desembarco en Alhucemas en 1925—, es indudable que ocho cañones de 203,5 mm. y treinta y seis de 120 mm. —por citar únicamente la artillería principal de aquella escuadra— eran argumento suficiente para que el Gobierno de Marruecos lo pensara dos veces antes de intervenir, a cara descubierta, en el conflicto.

Aquel mismo día 7, en quince T-3 del Ala de Transporte número 35, y cuatro Bristol de la compañía Aviaco, requisados para la ocasión, llegó a Ifni el Escuadrón Paracaidista del Ejército del Aire —320 hombres al mando del teniente coronel Gómez Muñoz—, una de cuyas escuadrillas, la 1.^a, entraría en línea aquella misma tarde, relevando en las posiciones del Busgadir a una compañía de paracaidistas del E.T.

Desembarcados los paracaidistas, los T-3 volaron a Gando, desde donde seis de ellos regresaron transportando 8.770 kilos de víveres y municiones.

Los B-2I realizaron nueve salidas para apoyar el avance de la columna que marchaba sobre Tiugsá, cuya guarnición fue liberada, lo mismo que la de Amel-lu, replegándose con ellas las columnas, hostigadas por un enemigo numeroso que se había mostrado pegajoso, terco y hábil en el aprovechamiento del terreno.

El 8, día en que se daría por terminada la operación «Gento», la 3.^a Escuadrilla paracaidista del E.A., tras escoltar un convoy a Ait Bus y proteger la evacuación de las bajas, actuó en apoyo del repliegue de la columna Crespo en Id Nocus.

Las bajas de la operación «Gento» resultaron muy altas, especialmente en comparación con las de la «Netol»; se veía que el enemigo, concentrado en la única zona en que se habría de operar, luchó con más decisión y mejor mando. Tuvieron las fuerzas españolas 33 muertos, 33 heridos y seis desaparecidos.



Desde el 23 de noviembre las bajas sufridas en el territorio de Ifni habían sido: 56 muertos, 88 heridos y 48 desaparecidos.

SE ESTABLECE LA LINEA DEFENSIVA

En la madrugada del día 9 se recibía en Sidi Ifni, en el Gobierno Central, un telegrama del E.M.C. que decía: «Ante aumento tráfico Agadir-Mirleft, organiza defensivamente, de momento, en fuerza línea inmediata que englobe *Lauria Quebira*; cota 496; cota situada quinientos metros al norte del poblado de *Id Nacus*; cota 332; espolón un kilómetro al norte anterior cota y un kilómetro al sudoeste de *Amanalí*, campo de tiro. Esta línea se defenderá a ultranza».

Ante una orden tan detallada, decidida a 1.500 kilómetros de la zona de combate, que de modo tan tajante mutilaba la capacidad de decisión del jefe del teatro de operaciones, se decía que, con indudable humor, había exclamado el general Zamalla: «Pues se han olvidado decirme dónde he de poner los centinelas esta noche».

Con el establecimiento de esta línea el día 10 de diciembre, puede considerarse terminada la primera fase de la guerra en Ifni.

ALGUNAS CONSIDERACIONES

Durante esta fase, la labor de la Aviación fue decisiva con su tarea de llevar a Ifni personal, municiones, víveres y pertrechos diversos indispensables para mantener la defensa del territorio, que de no haber contado con el Ejército del Aire no habría sido posible.

Los lanzamientos de socorros a los puestos sitiados constituyeron un éxito total, ya que permitieron la resistencia de sus guarniciones hasta la llegada de las fuerzas de socorro.

No fue tan satisfactorio el apoyo aéreo por el fuego; de hecho, fue mayor su efecto moral que el material. Los medios aéreos no eran los adecuados a aquel abrupto y montañoso terreno, ni al tipo de combate propio de un enemigo irregular; las bombas utilizadas no eran las idóneas, ya que al no disponer de espoletas apropiadas a las alturas a que el bombardeo hubiera resultado eficaz, supeditaban siempre éste al techo de nubes, bajo generalmente como consecuencia del estancamiento de éstas contra la sierra. La meteorología —adversa en general— fue una eficaz aliada de las B.E.L., que supieron aprovecharse de ella.

Las comunicaciones tierra-aire no existieron con los puestos, que únicamente tenían enlace, punto a punto, con el Cuartel General al que solicitaban el apoyo, haciéndolo éste al Sector Aéreo que ordenaba el servicio. Durante el desarrollo de la misión los aviones se veían imposibilitados de enlazar con los puestos salvo por medio de paineles, con la limitación que esto supone.

Durante los dieciocho días que duró esta primera fase fueron transportados a Sidi Ifni en vuelo 1.616 hombres y 119.200 kilos de muy diversa carga, especialmente víveres, municiones, material de comunicaciones, medicamentos y un equipo quirúrgico completo, todo ello por medio de aviones T-2B del Ala número 36 de Gando y T-3 destacados del Ala de Transporte número 35 de Getafe. Fueron evacuados 53 heridos.

Sobre los puestos asediados se llegaron a arrojar 12.600 kilos de cargas muy variadas.

Los B-2I, desde el 23 de noviembre al 9 de diciembre, pese a que el mal tiempo fue nota dominante aquellos días, realizaron 119 salidas, arrojando 950 bombas de 50 kilos.

Puede decirse, sin temor a exagerar, que la Aviación salvó a Sidi Ifni de caer en manos de las B.E.L., ya que por mar ni se habría podido reforzar y abastecer su guarnición, ni se habría tenido la menor posibilidad de evacuarla. ■