



*Sobrevolando
la ciudad de Santa Isabel.*

LA ESCUADRILLA 89/401 de Guinea Ecuatorial

JOSÉ CARLOS GARCÍA-VERDUGO
Coronel de Aviación (R)

Durante los últimos veranos en el balneario del Club Militar “Ruiz de Alda” de San Javier ha sido frecuente tema de conversación la actividad y vida de la Escuadrilla Mixta 89/401 del Ejército del Aire en Guinea durante la década de los sesenta.

Hablaban de ello alguno de sus protagonistas, el resto de aviadores y curiosos allí presentes, escuchábamos y preguntábamos. Pocos, muy pocos, en el Ejército del Aire sabíamos algo de aquella unidad aérea que había colaborado durante nueve años con el pueblo guineano y contribuido, en la medida de sus fuerzas y medios, al desarrollo y organización de aquella colonia-provincia a mantener un nivel de vida envidiable en relación con sus vecinos, ganándose, además, la admiración y afecto de los indígenas.

Ante el temor de que aquellos hechos cayesen en el olvido, acometí para luego fracasar en mis tentativas de que se realizara un estudio y su correspondiente divulgación con cierto carácter oficial. Decidí entonces obrar por mi cuenta y, uno a uno, entrevisté a los que, con sus recuerdos, podían ayudarme a redactar con el mayor rigor posible su historia. De antemano agradezco su colaboración a sus protagonistas: Luis Alonso Cubels, General de Brigada en la reserva; Ramón Tomás Adín, Coronel retirado, caballero mutilado; Francisco Eytora Coira Coronel en la reserva; Antonio Torres Planas Ingeniero Agrícola cooperante.

PREÁMBULO

Recordemos que Guinea Ecuatorial está constituida por una zona continental (Río Muni, ahora Mbini, cuya capital es Bata) y otra insular (Fernando Poo, ahora Bioko, cuya capital es Santa Isabel, ahora Malabo), más los islotes de Annobón, Corisco y los dos Elobays. Todas ellas juntas cubren un área selvática de unos 28.000 Km² (poco menos que la región de Galicia) y que fue conquistada en el siglo XV por los navegantes portugueses.

El nombre de Santa Isabel que lleva la capital de Fernando Poo no lo recibió en honor a nuestra disipada reina, la segunda, sino en honor de la monarca inglesa ya que su flota había establecido en el siglo XVI factorías, almacenes y puntos de escala para mercancías y pasaje hasta Oceanía con escalas en El Cabo, Madagascar, India e Indochina.

Por los tratados de San Ildefonso (1777) y El Pardo (1778) se firman y ratifican la soberanía de España. Este año el Brigadier Conde de Argalejos con la fragata Catalina y 150 hombres armados salidos de Montevideo toma posesión de la colonia, pero la resistencia de los nativos y el clima adverso y duro les obliga a regresar, muy diezmados, a Montevideo en 1783.

Dada la prolongada ausencia de españoles, los ingleses (¿cómo no?) establecieron allí factorías en 1827 que provocaron reclamaciones diplomáticas de Madrid que obligaron a los militares sajones a abandonar Fernando Poo, no así a los comerciantes. Nueve años más tarde Londres propone la compra de la isla, que fue rechazada, y en 1843 se inicia la presencia de comerciantes españoles bajo control militar respaldado por una Compañía de Infantería (1858).

Un nuevo litigio surge sobre derechos de posesión de tierras limítrofes entre España y Francia debido a que los franceses de Gabón y los alemanes de Camerún han ido progresivamente robando territorio español en la zona continental del Río Muni; de los 200.000 Km² iniciales, la colonia ha quedado reducida a 26.000. El tratado de París pone fin al contencioso. Definitivamente, el 18 de Julio de 1901 España ocupa formalmente este territorio y establece la capital en Bata.

Años atrás todas las cuestiones referentes a Guinea dependían del Ministerio de Ultramar, luego del Consejo de Ministro y, por último, del Ministerio de Estado que estableció que la policía indígena estuviera bajo el mando de la Guardia Civil y que la tropa en consideración a las enfermedades del lugar fuese nativa como se había hecho en Filipinas. En 1907 son 112 los Guardias Civiles destinados a Guinea con funciones similares a las que desempeñaban en la Península. Se asientan en Santa Isabel, San Carlos (Fernando Poo), Elobey Grande y Annobon.

Ese mismo año se crea la Guardia Colonial (en la que se integra la Guardia Civil Indígena y el Resguardo de Aduanas) que sustituye la Infantería de Marina que lleva 40 años protegiendo aquellas tierras.

Las reformas de 1956, que convierten a Ifni, Sahara y Guinea en provincias no modifica el estatus de la Guardia Colonial (430 hombres) salvo que pasa a ser denominada "Territorial". Cuando el 12 de Octubre de 1968 se proclama la independencia y pasa a denominarse "Guardia Nacional" se incorporan a sus filas 12 alféreces nativos formados en la Academia Militar de Zaragoza. La mayor parte de los efectivos indígenas se incorporan a ella al mando de Jefes españoles y asumen responsabilidades que hasta el momento habían correspondido a la Guardia Civil.

Pese a haber sido reconocida, con Ifni y Sahara, como provincia española en 1959, tres años después comenzó la ONU a presionar al gobierno de Madrid para propiciar su descolonización al igual que ocurriera, con las desastrosas consecuencias que todos conocemos, con otras muchas colonias europeas. En 1963 obtiene Guinea una autonomía que es el primer paso para que en el 68 se constituya la República de Guinea Ecuatorial bajo la batuta de Francisco Macías Ngema.

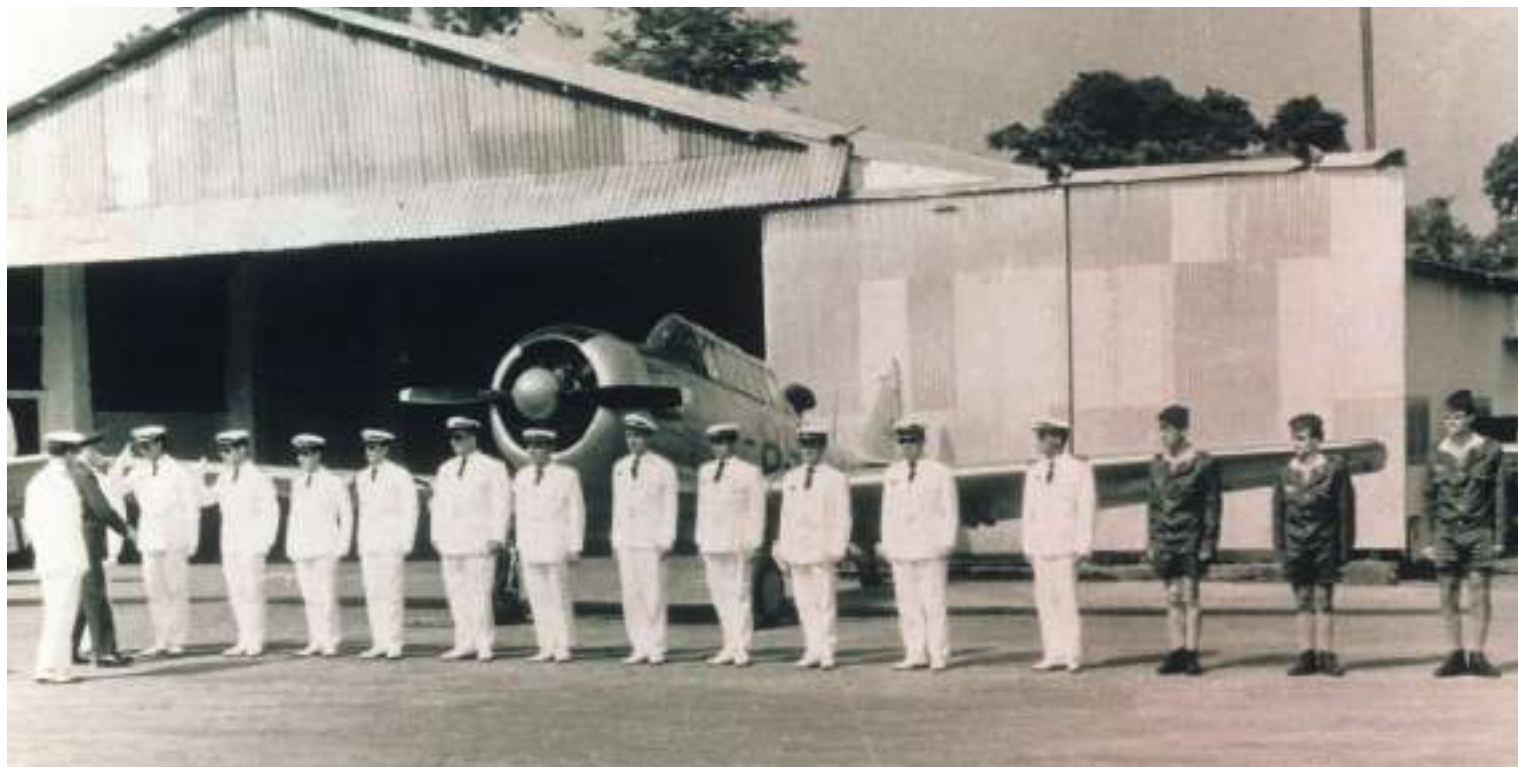
A finales de 1968 se producen las primeras protestas por la presencia de tropas españolas en la nueva república y por el monopolio ejercido por las compañías comerciales hispanas.



El personal de la 401 Escuadrilla desfila ante las autoridades en el puerto de Las Palmas.



Formación de C-6 sobre la Plaza de España el día 12 de octubre de 1968.



Visita del ministro del Aire a la 401 Escuadrilla en Guinea en 1969.

Macías, que asumió un poder absoluto, tras un fallido golpe de estado, fue derrocado y ejecutado en 1979. Le sucedió Teodoro Obiang Ngema, actual Presidente de la Nación.

GUINEA EN LA DECADA DE LOS SESENTA

Los bantús, sus pobladores, pertenecen a distintos grupos étnicos (pamúes, bubis, fangs, etc) que hablaban distintas lenguas y dialectos pero utilizaban el español como idioma común; años atrás escaparon del centro del continente huyendo de los cazadores de esclavos y según el censo de 1976 totalizaban 315.000 almas que apenas llenan el territorio (9 habitantes por Km²) que se dedicaban al cultivo de cacao el más exquisito de Africa, el café, aceite de palma y pesca; exportaban maderas nobles y mantenían una industria extractiva incipiente.

La autoridad ejecutiva y legislativa es ejercida por un militar (normalmente un Almirante) como Gobernador General. El poder judicial recae en la Audiencia Territorial con cuatro jueces y un fiscal. Los usos y costumbres de los nativos son adaptados en lo posible a la legislación española en códigos aprobados por la Presidencia del Gobierno y, en materia de rango menor, por disposiciones gubernativas. Todo ello sin perjuicio de que los conflictos domésticos, a nivel poblado, se traten y resuelvan por los propios nativos en las distintas "casas de la palabra".

La acción cultural y misionera no ha-

bía entonces calado por completo en la conciencia de gran parte de los nativos por lo que a menudo se daban casos de rituales primitivos y actuaciones irracionales e irresponsabilidades que respondían a sus hábitos culturales. Para asistirles en sus conflictos y gestiones con la administración existía un organismo, el "Patronato de Indígenas", que defendía sus derechos y asesoraba en sus gestiones públicas.

A mediados del pasado siglo la renta per cápita de Guinea era la más alta de Africa y el bienestar en la colonia sólo podía compararse con el de Sudáfrica si bien en este país no existía para los negros el menor indicio de la libertad esclavizados como estaban por el "apartheid". Por el contrario, el guineano, de por sí noble y de buen corazón aunque primitivo e indolente, disfrutaba no solo de absoluta libertad sino de enviables servicios: magníficas escuelas con profesores titulados españoles, institutos y convalidación de estudios.

No quedaban atrás en calidad, las instalaciones y servicios sanitarios: los nativos, todos ellos con tarjeta sanitaria, pasaban trimestralmente revisiones para atajar dos enfermedades endémicas (una vez erradicada la fiebre amarilla), la lepra y la enfermedad del sueño. Era, y son, vulnerables a las dolencias "importadas" como la gripe y la viruela y, como involuntaria respuesta, contagiaban a los peninsulares con otros males como el paludismo.

El hospital de Bata con más de mil camas y una treintena de médicos era en aquellos días, el mejor centro sanitario

de Africa. Similares capacidades y atenciones tenía el Hospital de Santa Isabel, al que apoyaban los médicos militares de la Armada, Guardia Civil y Guardia Territorial.

Como quiera que las labores de cultivo de cacao y café exigían mucha mano de obra (una finca de 500 hectáreas daba trabajo a más de 200 hombres), se firmó un acuerdo con las autoridades inglesas que colonizaban por entonces Nigeria para contratar operarios de este país; con ellos se introdujo en Guinea la religión protestante aunque de manera muy discreta dentro de un ambiente que, aunque dominado por el concepto de tribu por encima de todo tenía sabor católico y contaba con obispo, órdenes religiosas y seminarios con abundante presencia de jóvenes nativos.

Pese a que durante años se había producido la ocupación sistemática y sigilosa del suelo guineano por parte de franceses y alemanes que colonizaban los países vecinos de Gabón y Camerún, las relaciones con los estados colindantes se mantenían de forma amistosa y la tranquilidad reinaba en el interior de Guinea.

Los blancos que allí trabajaban: militares, funcionarios y civiles, dedicados éstos al comercio, extracción de madera, exportaciones, agricultura, disfrutaban tras 18 meses de permanencia, de 6 de permiso colonial.

Para el enlace con la península y Canarias debían embarcar en uno de los buques que con frecuencia mensual navegaban a Cádiz en "sólo" once días.

También se podían utilizar los aviones de Aviación y Comercio y de Iberia que,

siguiendo la línea de costa y realizando 13 etapas, les condujeran a su destino después de tres días y dos noches de viaje con pernocta en tierra.

La duración de estos vuelos se redujo notablemente con la apertura de los aeropuertos de Bata y, años después, de Santa Isabel. Entonces los vuelos ya fueron directos Madrid-Bata o Madrid-Las Palmas-Bata.

Y más tarde ya a Santa Isabel (1963).

LA ESCUADRILLA MIXTA 89/401

Pero ¿por qué se establece en Guinea una escuadrilla del Ejército del Aire español?

En 1961 corren rumores que llegan a Madrid de que en la isla de Fernando Poo se están infiltrando nigerianos armados sin motivos justificables sin que

ellos regresaban a casa, indefectiblemente, con un traje, dos sombreros, una máquina de coser y cuatro colchones.

Tales hechos y rumores aconsejaron al gobierno de Madrid en 1962 reforzar la presencia militar en la zona. Por aquellos días permanecía en aguas guineanas el buque oceanográfico "Malaspina" de escaso valor militar y la corbeta "Canovas del Castillo". Disponía el Gobernador para su servicio el helicóptero Bell G, de burbuja, con matrícula EC-AKZ (hoy en el Museo del Aire) y de la avioneta Dornier DO-28, bimotor con matrícula EC-AQB (también en el Museo) pilotadas inicialmente por el comandante Ferreiro, Jefe del Sector Aéreo, y por el Sr. Márquez, piloto civil, que con el tiempo cedieron los mandos a los pilotos de la Escuadrilla.

Para reforzar militarmente la isla no

mo Jefe del Sector Aéreo de Guinea y de la escuadrilla de la Presidencia del Gobierno de la colonia.

En contra de lo que parece lógico, la unidad aérea se establece en la isla de Fernando Poo que no dispone de pista como Bata y obliga a realizar vuelos de hora y media hasta llegar a esta, en el continente, más extenso y poblado, en consecuencia, más necesitado de apoyo aéreo, en especial sanitario al cobijo de su gran hospital.

Cuando el capitán Adín se hace cargo del mando de la escuadrilla, Enero de 1963, el material aéreo (3 C-6 y 2 L-9, una de ellas ya montada) junto con armamento, motores y repuesto se encuentra en contenedores y tinglados del puerto de Sta. Isabel, cargados en camiones se trasladan a la base aérea en donde se ensamblan y ponen a punto con la inestimable colaboración de la



se encuentren medios ni forma de mantenerlos. Coinciden estas habladurías con una campaña de prensa y radio en Nigeria sobre la indefensión en que se encuentra la rica y próspera isla de Fernando Poo.

La campaña tenía un trasfondo preocupante ya que la isla estaba habitada por una población muy variada y, por ello, problemática. Unos 5.000 blancos convivían en buena armonía con unos 12.000 nativos bubis, ricos terratenientes y poco amigos de romper el "estatus"; pero también trabajaban allí unos 20.000 "calabares" (nigerianos de la región de Calabar) que percibían por su trabajo altos sueldos, una cuarta parte en libras esterlinas, otra en pesetas y el resto en especies. Para ellos era lo que un gallego denominaría en el siglo XIX "hacer las Américas". Al finalizar su contrato los que habían acudido vistiendo taparra-

solamente hicieron acto de presencia en sus aguas la corbeta "Descubierta" y la fragata "Pizarro" sino que se organiza y envía una escuadrilla dotada en plantilla con 8 aviones C-6 (T-6 "Texan" armados) y 3 avionetas L-9 (Dornier DO-27) para enlace y transporte ligero. Esta dotación jamás alcanzó las cifras previstas, sólo contó con 4 C-6 y 2 L-9.

Los C-6 llegaron a Guinea por vía marítima armados de ametralladoras, soportes para cohetes SNEF, OERLYCON y bombas; podía instalarse en su asiento posterior un depósito suplementario de combustible que le proporcionaba una autonomía de 7 horas que resultaban muy útiles para misiones prolongadas de vigilancia marítima, pero un accidente ocurrido por culpa de esta instalación en el Sahara puso en entredicho el sistema de fijación del depósito que terminó siendo desmontado.

Los Comandantes De la Sota y Ferreiro habían precedido al Capitán Adín co-

pañía Iberia que, a falta de otros medios, cede parte de sus instalaciones temporalmente al Ejército del Aire. Y empieza la escuadrilla a volar.

A lo largo de los años cuando los aviones cumplen las mil horas de vuelo y precisan revisión IRAN se les acondiciona para su viaje en barco hasta la factoría de CASA en Cádiz.

CONDICIONES DE TRABAJO

El personal que formó la 89 Escuadrilla Mixta en 1961 (los aviones no llegaron hasta un año después) lo hizo de forma totalmente voluntaria por razones varias y, posiblemente, atraídos por ciertas ventajas: casa, servidumbre, incremento sensible en los emolumentos, contabilidad por doble tiempo de servicio y 6 meses de permiso colonial tras 18 de estancia.

El número de pilotos nunca excedió de 18, normalmente 16, y en los últimos meses, solamente 8. No resultaba fácil el cumplimiento de sus misiones, vigilancia marítima, presencia como elemento de control, enlace, transporte, traslado de autoridades, enfermos y heridos, evacuaciones, salvamento, suministro a destacamentos, etc. Y es que diversas circunstancias dificultaban la labor: en primer lugar la meteorología, las zonas climáticas de Bata y Fernando Poo son opuestas. En esta isla la estación seca se presenta de Noviembre a Marzo y regresa de Mayo a Septiembre, los meses de Abril y Octubre son de transición. En Río Muni ocurre todo lo contrario, pero coincidiendo los períodos de transición.

En la estación seca hay ausencia de precipitaciones, calor (30–35°C), <90% de humedad en Diciembre y Enero, y polvo en suspensión (harmatan) que reduce la visibilidad y afecta al vuelo.

En la estación húmeda se producen grandes precipitaciones con tormentas, fuertes turbulencias, humedad relativa próxima al 100% y presencia de rocío. El vuelo a baja cota es estable aunque la intensa lluvia reduce la visibilidad y es preciso recurrir a los instrumentos. Sobre tierra, resulta necesario aprovechar los puertos de montaña despejados y conocidos y evitar el tránsito al amanecer y al atardecer por la condensación sobre las ramas altas de los árboles que forma algo parecido a una humareda blanca que impide la visión.

Durante los meses de transición aparecen los tornados y las líneas “grains”.

Los primeros no sobrepasan los 20 Kms de radio, se dejan ver con facilidad y se pueden esquivar, si se localizan sobre el punto de destino basta con esperar unos 20 minutos. Las líneas “grains” semejan grandes conos con el vértice tocando el suelo. Se pueden atravesar en vuelo por su parte más baja, con gran lluvia que pronto se deja atrás. Por arriba nunca.

No se contaba con red meteorológica lo que ocasionaba ignorancia sobre las predicciones. Se carecía de cartografía de la zona, ya que la que estaba disponible había sido editada años atrás por el Ministerio de Agricultura y sólo reflejaba los campos de cultivo. Hubo intentos para realizar varios levantamientos fotográficos como apoyo a los cartográficos pe-

ro todos ellos fracasaron por las dificultades que a diario presentaba el tiempo. Por ello, la escuadrilla se vió en la necesidad de realizar un mapa a su manera y a usar cartas a escala 1/200.000 del Instituto Geográfico Catastral.

Las ayudas a la navegación eran escasas, sólo se disponía de un radio faro en “Los Horacios”, próximo a Santa Isabel, otro en Bata y una baliza en “Punta Europa”. Nada más. Navegación a estima pura....

Llamar aeródromos a los campos en los que tenían que tomar tierra los pilotos de la 89 Escuadrilla (que en Mayo de 1965 pasó a denominarse 401) resulta una entelequia. Sólo se podía considerar así, con reservas, a los de Bata (con pis-



Personal presente en Santa Isabel en la 401 Escuadrilla el 5 de abril de 1969.



Embarque a los buques “Castilla” y “Aragón” en la playa Punta Europa, Santa Isabel, el día 5 de abril de 1969.

ta asfaltada) y Santa Isabel. Los demás son simples praderas, arenales, pistas preparadas por los agricultores o nativos, o claros en el bosque que nunca alcanzan los 500 metros de longitud y en los que los pilotos se ven obligados a dejarse caer en puro aterrizaje STOL sobre el suelo. En los despegues todo el flap abajo y motor a pleno rendimiento para superar la copa de los árboles circundantes. Lógicamente sólo las L-9 pueden desenvolverse en estos lugares.

En el aeródromo de Santa Isabel la exuberancia vegetal era tan invasora que resultaba necesario eliminar las hierbas de la pista a diario.

Era un trabajo que realizaban 35 penados que la Guardia Territorial ponía a disposición de la escuadrilla. Por si fuera poco la pista se asentaba sobre la pendiente de un antiguo volcán en dirección al mar de modo que era preciso entrar a tomar tierra desde el mar y despegar hacia él, soplaste el viento de donde soplaste.

Hasta que el Mando de la Zona Aérea de Canarias en 1964 aprobó un plan de instrucción propuesto por la Escuadrilla, el tipo y número de misiones a realizar obedecía a las necesidades del Gobernador General de cuya autoridad dependió siempre operativamente la Escuadrilla y, a falta de órdenes concretas, se volaba con arreglo al criterio del Jefe de la Unidad.

Si la labor de los pilotos se desarrollaba venciendo frecuentes dificultades, no era menos fácil el trabajo de los Suboficiales especialistas. De "magnífico, ejemplar y excelente" ha sido calificada su tarea por los distintos Jefes que han pasado por la escuadrilla ya que realizaban su trabajo en primero, segundo y gran parte del tercer escalón de mantenimiento a pesar de tener a 3.000 Kms de distancia sus cabeceras, primero en la Maestranza Aérea de Sevilla, después en la de Albacete. No solo velaban por la "salud" de los aviones sino que era "los chicos para todo" en reparaciones, modificaciones, "chapuzas" y cuantas necesidades técnicas se presentaban. Cuando se veían desbordados la compañía Iberia echaba una valiosa mano en sus instalaciones Fernando Poo. Los aviones de Iberia transportaban desde la península a la colonia los repuestos que por peso y volumen eran susceptibles de traslado aéreo, de no ser así se realizaban por barco aunque a veces las demoras llegaban a los tres meses.

Durante los nueve años de actividad de la escuadrilla en Guinea solo se registraron tres accidentes dignos de reseñar: la caída al mar de la L-9 que pilotaba el sargento Ponce en vuelo de Santa Isabel a Bata en Marzo del 65, la parada de motor de un C-6 en Punta Fernanda

que obligó al piloto, Teniente San Martín, que resultó ileso, a realizar un amerizaje de emergencia. El más grave, en el que perdieron la vida el teniente Delgado Rosique y el Cabo Primero Reina, al estrellarse contra el suelo mientras suministraban comida a los técnicos que instalaban un repetidor de TV en la cima del pico de Santa Isabel (3.007 m.).

LA EVACUACIÓN

O expulsión, según se mire.

El período más dramático y de triste recuerdo de la presencia de escuadrilla en Guinea tiene lugar en la primavera de 1969.

El 15 de Abril de ese año en alta mar y a bordo del buque de transporte "Aragón" el Teniente Jefe de la 401 Escuadrilla, Francisco Eytora Coira redacta un informe sobre los acontecimientos acaecidos en la ex-colonia desde finales de 1968 hasta el día en que se procede a la evacuación, informando éste que resulta de una gran valía ya que no se tiene referencia de otro similar redactado por el Ministerio de Asuntos Exteriores.

Respetando al máximo el espíritu de este escrito pero dándole una forma narrativa que amenice la austeridad de un documento oficial, lo reproducimos con mejor voluntad que estilo.

Los 4 años de autonomía que preceden a su independencia podían haber servido de preparación para que, alcanzada ésta, Guinea estuviera capacitada para gobernarse así misma disponiendo, entre otras cosas, de nativos que ocupasen los puestos clave de la administración y de la política. Pero no fue así. Por presiones de Naciones Unidas y otras razones desconocidas y poco honradas, España decide concederle la independencia barajando, de entrada, un primer problema: si las dos provincias se constituyen en una sola nación o, por el contrario, se forman dos estados distintos.

Se decide la unificación pero con el temor, por ser amenaza futura, de acoger bajo la misma bandera a dos etnias completamente distintas que anidan viejas rivalidades y ocultos odios. Pronto se puede apreciar que los pamúes toman la voz cantante y arremeten violentamente contra otras tribus. En Africa la tribu lo es todo. Familia, Patria, Hogar, no son nada.

En los primeros comicios para adoptar una constitución destacan tres dirigentes. Francisco Macías Ngema, Anastasio Ngdonga y Bonifacio Ondo Edu, Presidente éste, del Gobierno autónomo que se ha extinguido. Estos dos últimos apoyan la aprobación de la constitución, el tercero muestra tendencias radicales y la

formación política la ha recibido en la Universidad de Moscú. Macías propugnó el rechazo a la constitución y su campaña estuvo llena de ataques y amenazas hacia España y, en general, hacia los blancos. Los tres resultan candidatos a la presidencia. En la primera votación nadie alcanza la mayoría absoluta, en la segunda se produce un empate entre Ondo y Macías. Los derrotados en las urnas se coaligan con Macías que termina siendo investido Presidente de la República.

Al inicio de su mandato Macías parece inclinado a conservar su amistad con España, pero no es así. El 8 de diciembre de 1968 con motivo de las fiestas en honor de la Patrona de Infantería, terminada la misa, arremete en un violento discurso contra los militares españoles y los mandos de la Guardia Territorial y Guardia Marítima, insta a la tropa (indígena) a la desobediencia alegando que es él la única autoridad sobre las fuerzas acantonadas en Guinea. En posteriores locuciones se muestra aún más violento e, incluso amplía sus amenazas a funcionarios, industriales y portugueses residentes en el país. Curiosamente no se "mete" con los aviadores.

En su primera visita a la zona continental, Río Muni, Macías no solo reitera sus amenazas sino que ordena a su Guardia Nacional que arríe la bandera española alegando que había demasiadas de éstas en Bata, cuando en realidad sólo ondeaban tres (Consulado, Cancillería y Guardia Civil). Tan deplorable acto se llevó a cabo por miembros de la Guardia Nacional mientras sus compañeros amenazaban a los concurrentes con sus armas.

Parece ser que el pelotón estaba a las órdenes del Comandante Tray, (nativo) antiguo oficial del Ejército español y, en aquellos momentos, Jefe de la Casa Militar del Presidente.

El Embajador de España, Sr. Durán, presentó la oportuna reclamación y como respuesta fue expulsado del país y declarado persona "non grata".

Parece por tanto inminente la ruptura de relaciones diplomáticas pero, por las razones que sean, no se produce. Esto envalentona a Macías que en sus frecuentes discursos, tres al día, se prodiga en sus ataques a España, al expulsado Embajador y a las Fuerzas Armadas Españolas con lo que, poco a poco, se van deteriorando las buenas relaciones hasta entonces siempre armoniosas entre nativos y militares; se registran los primeros actos de violencia contra la población blanca.

Aparece por aquellos días una nueva fuerza en la nueva república, se trata de bandas de jóvenes que venían operando en el interior de los bosques y se hacían

llamar “Juventudes de Macías”. Con el tiempo incrementan sus actividades que a duras penas puede contener la Guardia Nacional y terminan por sembrar el pánico, lo que provoca el éxodo no solo de la población blanca, sino también de nativos bubis y combes, la disminución de la actividad económica y el acuartelamiento de las tropas españolas.

Es preciso aclarar que la presencia del contingente militar español en Guinea, pese a ser ya una república independiente, obedece a un acuerdo firmado entre los gobiernos de Madrid y Santa Isabel para dar estabilidad a un régimen en período de transición. El mando unificado de estas fuerzas recae en el Coronel Alarcón Aguirre, del Ejército de Tierra, que tenía a sus órdenes a la Primera y Segunda Compañías Móviles de la Guardia Civil, estacionadas respectivamente, en Bata y Santa Isabel, la fragata “Pizarro” y la corbeta “Descubierta” ambas con base en Santa Isabel y en esta misma ciudad la 401 Escuadrilla.

La Escuadrilla había visto reducidos sus efectivos, últimamente (¡que oportuno el mando!), y solo estaban presentes 14 hombres más 6 suboficiales que en aquellas fechas disfrutaban de permiso colonial. El Teniente Carlos Bernal Sáez, 2º Jefe de la Escuadrilla salía de permiso el día 4 de Marzo y ante la delicadísima situación, embarcó en el avión de Iberia DC-8 a su familia porque ¡¡no iba a dejar sólo a su compañero, Teniente Eytor, en aquellas circunstancias!! Gesto que honra a un auténtico compañero y caballero (q.e.p.d.).

Disponía la 401 en aquellos días de sólo un C-6 operativo, armado con ametralladoras y cohetes y alertado en situación de “cinco minutos”. Un L-9 se encontraba en Bata en espera de la puesta en marcha solicitada en Noviembre y que no llegó hasta Marzo. La munición era abundante: se contaba con Z-45, numerosas pistolas y 16 ametralladoras Breda de los C-6, pero que, dada la situación se las adaptó un trípode hecho “en casa” para defensa del aeródromo y campamento de la Guardia Civil.

Días atrás se podía contar con 62 negros “vestidos de soldados” pero no sometidos a las disciplinas del Código de Justicia Militar. Eran, en realidad, simples contratados que desempeñaban trabajos de escasa responsabilidad, ordenanzas, señaleros, limpiadores. Cuando la crisis estalla, alguno deserta para no enfrentarse con sus paisanos aunque de forma furtiva acuden a la base para realizar algún trabajo y recoger la remuneración diaria.

La cúspide del mando está constituida por 2 Tenientes, 1 Brigada, 5 Sargentos Primeros, 2 Sargentos y 2 Cabos Primeros. Total 12 hombres.



Arriando la bandera de la 401 Escuadrilla en el aeródromo de Santa Isabel el día 5 de abril de 1969. Arría el teniente Carlos Bernal Sáez en presencia del jefe de la Escuadrilla, teniente Eytor Coira y personal de la misma.



Vigilancia sobre las costas de Fernando Poo.

Al carecer de tropa fiable, los servicios de vigilancia y seguridad lo realizan todos los componentes presentes de la Escuadrilla mediante relevos de 4 horas, día y noche.

Se complementan con 15 Guardias Civiles que, en turnos de 8 horas, montan la defensa de hangares y pista de vuelo sin otra protección que unas cañas para resguardarse del sol y una manta para atenuar el frío nocturno. Aviadores y guardias demuestran, en especial durante el periodo de máxima tensión, que se prolonga desde el 26 de Febrero hasta el 5 de Abril, una íntima compenetración, compañerismo y la cooperación más estrecha.

Se cita el 26 de Febrero porque ese día el comandante del “Pizarro” pone en conocimiento del Jefe de la Escuadrilla lo

ocurrido con el Embajador y aconseja que la unidad se disponga para una intervención inmediata.

Una hora más tarde la Escuadrilla se sitúa en alerta. Al anochecer el teniente Eytor recibe una llamada del citado jefe para despegue inmediato del C-6, en el rodaje recibe contraorden y regresa al aparcamiento. Ese día parte rumbo a Bata la “Descubierta” (con el Coronel Jefe de las Fuerzas Españolas) y el “Ciudad de Pamplona” dejando en Santa Isabel a medio millar de pasajeros que esperan ser evacuados a España posteriormente.

La Guardia Civil, mientras tanto, toma militarmente el aeropuerto de Santa Isabel y los puntos clave de la ciudad (depósitos de agua, radio, estación de autobuses), con lo que se tensa aún más el ambiente, el pueblo se muestra en actitud

hostil y ocupa las calles. La Guardia Nacional guineana se dispone a tomar la ciudad, pero sus mandos logran contenerla. A la mañana siguiente la Guardia Civil accede a retirarse del aeropuerto y demás lugares ocupados después de haber llegado a un acuerdo a alto nivel para establecer patrullas mixtas de tres representantes de cada bando.

A las pocas horas queda roto el acuerdo, 3 vehículos de la Guardia Nacional se apoderan del aeropuerto y establecen controles en las calles y en el puerto. A los controles se unen registros a entidades y domicilios de forma violenta y bajo la amenaza de las armas.

A las 6 de la tarde Macías declara el estado de emergencia que prohíbe la circulación de vehículos no oficiales y la libertad de reunión. La tensión cobra acentos más graves cuando la Guardia Nacional detiene y desarma a paisanos y Guardias Civiles, cuyo armamento pasa a sus manos. Incluso el teniente Eytor es detenido, aunque solo 15 minutos, gesto que resulta sorprendente porque gracias a la acción humanitaria llevada a cabo durante años por la Escuadrilla, evacuaciones, salvamento, suministros, etc., los aviadores eran poco menos que adorados por el pueblo. Ahora sólo son respetados a medias. Los miembros de la 401 podían circular por la ciudad aunque bajo control y vigilancia lo cual permitía mantener el enlace entre el Jefe accidental de las FAE (Fuerzas Armadas Españolas), que permanecía a bordo del "Pizarro" y la Guardia Civil. El 3 de Marzo se prohíbe al Jefe de la Escuadrilla el acceso al buque con lo que quedó interrumpido dicho enlace, si bien se encontró una línea alternativa entre el barco y la Escuadrilla en la frecuencia de emergencia 121.5 que estaba fuera de servicio en la torre del aeropuerto. En esta frecuencia se comunicaba al avión de Iberia si podía o no tomar tierra de acuerdo con la situación.

Intriga y conspira Atanasio Ndongo para dar un golpe de estado que tras un éxito inicial, termina fracasando de forma estrepitosa provocando con ello en el seno del mundo político guineano una lucha interna que, por el momento, aleja la atención de Macías sobre los blancos, si bien no cesa en sus discursos de responsabilizar a España del golpe de estado. Y aprovecha de paso la coyuntura para deshacerse de sus adversarios políticos mediante asesinatos y exterminio de todo aquel al que considera enemigo o puede hacerle sombra. Además de todos los implicados en el golpe de estado, perecen la mayor parte de los dirigentes bubis. Se producen apaleamientos brutales, entregas de prisioneros a las masas para su linchamiento sin res-

petar edad o sexo. Las mujeres son violadas y luego empaladas, la crueldad no se ceba solo en los protagonistas o implicados sino que, siguiendo la ley de la tribu, afecta a familiares y amigos.

En medio de este caos sin control se hacen cargo del orden público y de la seguridad ciudadana las "Juventudes de Macías" que han sido armadas con las dotaciones de la Guardia Nacional y las armas confiscadas a los blancos.

Mientras éstos repugnantes acontecimientos tienen lugar, continúa la evacuación de los blancos. Los agricultores ofrecen sus vehículos para, con matrículas militares, poner a salvo a sus familias y aquellos bienes que pueden conservar. Diariamente un avión de Iberia, un DC-8, toma tierra y procura evacuar a cuantos puede aún sobrepasando los límites de carga, pero los absurdos inconvenientes y las trabas que urdían las autoridades locales y los deseos de abandonar el país complicaron tanto el desalojo que en alguna ocasión un DC-8 con capacidad para 218 pasajeros despegó solamente con 8, en otra se superó la marca mundial al embarcarse 332 personas incluyendo 2 bebés.

El anuncio de la arribada de los transportes "Galicia" y "Aragón" y del crucero "Canarias" y la presencia del diplomático Sr. Pan de Soraluce como encargado de negocios, propicia unos días de calma relativa. A petición de España ante la ONU y la UEA se envían a Guinea observadores que nada obtienen de sus gestiones ante Macías; no obstante permanecen en la República para supervisar y garantizar la evacuación de los últimos civiles y militares que abandonan la ex colonia sin incidentes, primero los de Río Muni, posteriormente los de Fernando Poo.

La 401 Escuadrilla fue la protagonista de evacuar en el DC-8 de IBERIA, a las familias de los militares y algunos civiles, escoltándolos hasta el Aeropuerto.

Con respecto a la 401 Escuadrilla cabe decir que la recogida de material para separar lo útil y recuperable de aquello que podía arrojarse a la chatarra, realizar listados, contabilizar bultos, calcular pesos y volúmenes de cada uno, el transporte, la carga y la estiba sobre el barco, fue realizada por el escaso personal de la Escuadrilla que no podía descuidar la seguridad, la vigilancia y la custodia.

La avioneta L-9 que se encontraba en Bata fue desmontada por un mecánico que allí trasladó la "Descubierta" y trasladada por mar. Solo cuando se tuvo confirmación de que la Guardia Civil había abandonado Bata sin ser molestada, se procedió a desmontar el C-6 que prestó servicio hasta el último momento, se le trasladó desde la base hasta el malecón

sin los planos y propulsado, rodando por su propio motor y hélice. Durante el tiempo en que este avión permaneció en el muelle antes de su embarque fue objeto de la curiosidad de los nativos, ante la expectación que despertaba se temió por su integridad y se hizo correr la voz de que en su interior había una bomba atómica que, si era indebidamente manipulada, podía explotar y arrasar la isla. Ante tal amenaza miembros de la Guardia Nacional montaron un servicio de vigilancia permanente complementando a los Infantes de Marina del "Canarias".

El embarque del material se llevó a cabo a lo largo de los días 2, 3 y 4 de Abril de 1969: el de personal, sin incidente alguno, el día 5.

Termina aquí el informe del teniente Eytor.

La animadversión hacia los blancos no desapareció con la marcha de éstos.

Recuérdese que durante la década de los 80 los "aviocares" del Ala 35 de Getafe llevaron a cabo, a petición del gobierno guineano, una campaña de apoyo a la ex colonia pero sus autoridades nunca, o muy pocas veces, facilitaron la labor de las tripulaciones españolas con trabas y pretextos injustificables: suministros de combustible, sobrevuelo, autorizaciones para la toma de tierra, etc. Por esas razones los aviones se veían obligados a esperar en bases próximas en territorios extranjeros durante días con lo que los productos perecederos que los indígenas esperaban se echaban a perder. Eso sí, en algún vuelo autorizado viaja un ministro con tres cabras para comprar con ellas, y algún dinero, una moza.

Para terminar reproducimos las palabras del teniente Eytor en el vigésimo aniversario de la desaparición de la unidad:

"Pero ninguno de los que formamos parte de ella (la 401 Escuadrilla) podemos olvidar que fue el lazo de unión entre el Ejército del Aire, las demás Fuerzas Armadas y la población civil. No olvidemos a los que allí dejaron su vida en cumplimiento de una misión que la Patria les había confiado. Ni tampoco se puede dejar de recordar el espíritu de cuerpo, disciplina y total entrega de los componentes de la unidad durante el tiempo que duró la evacuación en el que se vivieron momentos difíciles y de intensa incertidumbre e inquietud.

La 401 Escuadrilla de FF.AA. ha desaparecido, pero vive en los corazones de los que pertenecieron a ella y de aquellos compañeros de otros Ejércitos y Guardia Civil así como de los civiles que se sabían protegidos y tenían la seguridad de una pronta intervención y ayuda en caso necesario.

Como decían los nativos: "La Escuadrilla tiene mucha palabra".