DE AGADIR A TARFAYA

Un viaje diferente

Operación Sahara es la loca idea de recorrer a lomos de una motocicleta BMW R50 de 1965 el recuerdo colonial español en el desierto usando los medios de aquella interesante época no tan lejana en el tiempo.

sta idea me permite seguir con mi particular obsesión por los itinerarios históricos tras los pasos de los viajeros y descubridores españoles del pasado; por rescatar del olvido personajes, gestas e historias que merecen mucho la pena.

Durante las próximas semanas viajaré desde Sidi Ifni hasta Villa Cisneros, pasando por Tarfaya, Al Aaiun y Cabo Bojador, para tratar de acercarnos a un pasado reciente pero muy olvidado. Y como siempre, no lo quiero hacer con afán patriotero, o revanchista. No es ése mi afán. Yo sólo quiero recordar a los humildes seres humanos que un día dejaron todo atrás, forzados por las circunstancias o movidos por sus ideales, para jugarse la vida lejos de sus casas.

Sidi Ifni

Desde Agadir hasta Sidi Ifni, la carretera que atraviesa el Parque Nacional de Sous Massa es estrecha, revirada y pasa por pequeñas aldeas de casas bajas y ropa tendida, niños y ancianos con chilaba.

La ruta asciende unas colinas que verdean aquí y allá y de pronto aparece el resplandor azulado del mar a la derecha. Pueblos blancos y rocas ocres. Conducir la moto por aquí es muy divertido. No hay apenas tráfico y la carretera aunque estrecha y sin arcenes está razonablemente asfaltada.

Al atardecer aparece la villa de Sidi Ifni. Es una localidad tranquila, apacible, al borde de un océano que aquí se agita en espuma y olas para deleite de surfistas. La neblina lo envuelve, la temperatura es fresca, pues disfruta de un microclima que lo protege de lo tórrido del resto del territorio circundante. Pero Sidi Ifni es más que una pintoresca localidad marroquí. Es el breve sueño de una ciudad española en África.

Hay un aeropuerto abandonado. Las fotos de época lo muestran con un avión de Iberia en la pista, hoy totalmente destruida. En el puerto quedan los imponentes restos oxidados de un teleférico militar construido por los ingenieros militares españoles para abastecer una ciudad que fundaría para la 2ª República el general Capaz.

El pueblo español está medio deshecho. La Antigua Plaza de España se llama hoy de Hassan II. Las calles están dedicadas a militares como el general Mola o el suboficial Zabala. Los viejos edificios del pueblo español aparecen vacíos y descuidados. Tiene un algo de emocionante pasear por aquí, pero también de fantasmal desasosiego. Las risas de los niños marroquíes causan un extraño eco y me hacen pensar en las de los niños españoles que tuvieron que dejar atrás sus casas. Es la historia del fin del colonialismo pobre que vivieron también nuestros vecinos portugueses en Angola y Mozambique y que tan bien contaría el maestro Kapucinski.

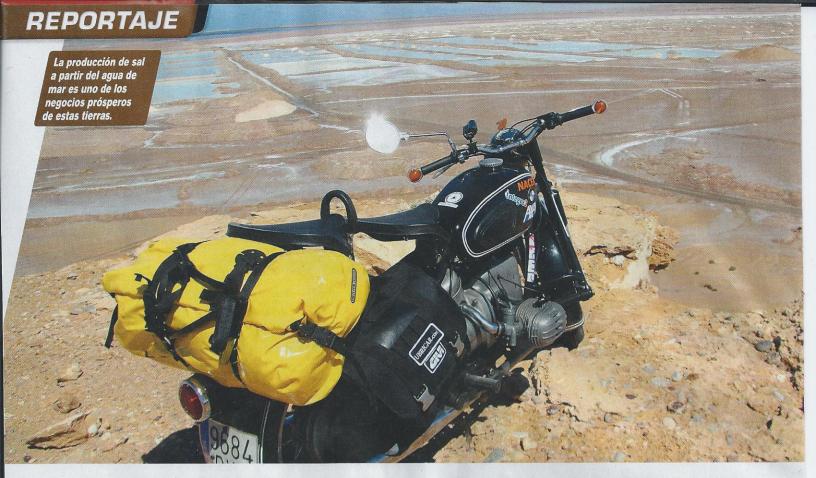
Aquí libró España su última guerra. Entre noviembre de 1957 y julio de 1958, nuestro país combatió contra el Ejército de Liberación Marroquí, milicia irregular pero con el apoyo de un joven Marruecos que desde su independencia en 1956 pugnaba por ampliar su territorio ocupando las posesiones españolas en el norte de África.

Es una guerra que se ganó y se perdió. España abandonó la provincia de lfni por los Acuerdos de Angra de Cintra en 1958, pero mantuvo la población, convertida en una especie de Fuerte Apache hasta la cesión definitiva en 1969. Fue también una guerra vergonzante, llevada en sordina porque por aquel entonces el colonialismo ya tenía mala prensa y los políticos franquistas habían





Durante gran parte del viaje estuve cerca de la costa, y en alguna ocasión pisé la arena de sus playas.



La villa de Sidi Ifni es una localidad tranquila, apacible, al borde de un océano que aquí se agita en espuma y olas para deleite de surfistas

decidido aproximarse a Estados Unidos, quien vetó todo uso de material militar y aeronáutico de procedencia americana. Todavía hoy es una guerra que nunca existió. Pero los muertos españoles, unos trescientos, entre ellos algún alférez de complemento en las milicias universitarias, fueron de verdad.

Pero para mí, Sidi Ifni es algo más, es el comienzo de un nuevo sueño de aventura y al mismo tiempo un despertar a mi nueva vida. Mi búsqueda de los exploradores españoles en moto empezó aquí mucho antes de haber pisado estas calles.

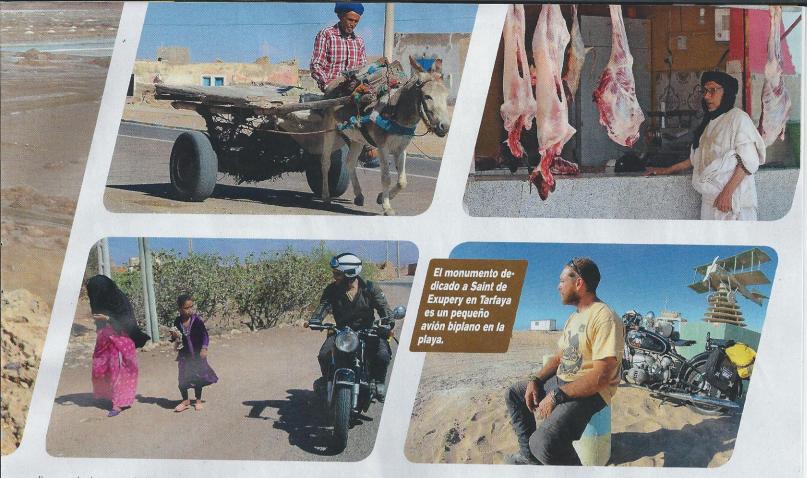
Hace cinco años descubrí en Irlanda el rastro del capitán De Cuéllar, náufrago de la Armada Invencible. Mi libro La Fuga del Náufrago cuenta

su epopeya con detalle. Cuéllar pasó allí siete meses escapando de los ingleses como un fugitivo. Escribió una carta a Felipe II contándole sus asombrosas aventuras. Esa carta la recuperó tres siglos después otro marino, Cesáreo Fernández Duro. No se le hizo apenas caso, pero estudiando toda la historia en Dublín, yo caí en la cuenta de que Cesáreo había sido el comandante del Blasco de Garay, barco que exploró la costa saharaui para fundar lo que sería Sidi Ifni.

En el siglo XV, el conquistador castellano Diego García de Herrero levantó un castillo en la costa africana y lo llamó Santa Cruz de la Mar Pequeña. Abandonado poco después, en 1860 se le concedió a España el derecho a fundar una ciudad donde estuvieran esas ruinas. Fue Cesáreo Fernández Duro quien las ubicó en la desembocadura del Ifni, frente a Canarias. Por eso existe hoy Sidi Ifni.

Resulta que yo me enteré de que había existido el conflicto del Ifni porque hice la mili en la Brigada Paracaidista, que fue enviada aquí a combatir y a morir. El descubrimiento con apenas 22 años de que habíamos librado guerras que no enseñaban en el colegio me hizo pensar que había una historia desconocida que valía la pena explorar. Pero encontrarme con cuarenta de que la persona que me ofrecía el conocimiento del ignorado capitán de Cué-





llar era el mismo que había determinado la ubicación de Sidi Ifni me pareció de pronto una carambola del destino imposible de ignorar. De algún modo, ese triángulo que descubrí entre África, Irlanda y Cesáreo Fernández Duro me estaba haciendo saber que tenía por delante una senda que recorrer: la de los exploradores olvidados.

Y en ello estoy.

Tarfaya

Dejamos atrás Sidi Ifni y nos dirigimos hacia el sur por la N12 recorriendo unos sinuosos cerros de color ocre y verde. La ruta es revirada y divertida y el asfalto estrecho pero en buen estado. Es la carretera ideal para la vieja R50/2 de 1965. Me sorprende su agilidad y potencia. Esta moto era una maravilla técnica en su tiempo y aún hoy demuestra su raza en este terreno. En una autovía quedaría completamente obsoleta, pero en el recorrido ratonero que me toca realizar hoy resulta una máquina divertida y llena de encanto. Me entusiasma el sonido rotundo de su motor y un punto de sorpresa siento cuando responde con brío a cada golpe de acelerador.

Me cruzo con borricos, viejos coches de gasolina y ciclomotores desvencijados. Marruecos es un país pobre, pero avanza hacia la modernidad. Crece a un 8 % anual, y eso se advierte en las ciudades, aunque los pequeños pueblos que atravieso parecen dormir el sueño de hace un siglo.

Aparece Guelmin. Es una población mediana con mucha vida y tráfico. La moto no va tan fina en las aglomeraciones urbanas. Sus frenos son bastante flojos, especialmente el delantero y hay que anticiparse a los obstáculos para no empotrarse contra ellos. Eso es algo muy difícil de conseguir en Marruecos, a no ser que uno sea vidente, mago o tenga una bola de cristal. Aquí la conducción es caótica y agresiva. Perros, carros, coches, motos, niños, hombres, mujeres... todos a la vez y sin mirar se interponen en tu camino. Apretar la maneta de freno de una R50 sirve tanto como intentar detener la lluvia cantando. O sea, aquí sólo te puede salvar la Providencia.

Tras varios sustos, consigo salir a la N1 rumbo Tan Tan. La ruta se aplana y el llano se me ofrece infinito. El horizonte es una línea marrón que choca contra el intenso azul del cielo. Un cielo metálico con ribetes de algodón muy blanco. Son las nubes, que no detienen un sol que se va poniendo poco a poco clavándose en mis ojos al llevar rumbo suroeste. Estamos en el desierto. Esto ya es el Sahara, aunque la frontera administrativa esté mucho más al sur. El camino se hace largo, arenoso, interminable, agotador y algo aburrido.



INFORMACIÓN ÚTIL

Requisitos entrada en Marruecos:

Personales

Pasaporte y carnet de conducir español

Vehículo

Permiso de circulación y carta verde

Telecomunicaciones

Conveniente comprar una tarjeta de teléfonos de Maroc Telecom con 3G

Moneda

Dirham, aproximadamente un euro igual a diez dirham



Hasta que aparece el mar. Entonces la retina se llena de alegría. Un océano Atlántico embravecido se agita a mi derecha. El cansancio se evapora al sentir la amable y fresca presencia de este profundo azul. La marea está baja, la arena húmeda relumbra bajo el sol naciente como plata vieja. Sin embargo, una sombra afea el paraíso. La basura. El plástico. El maldito plástico. Toneladas de desechos se acumulan a lo largo de la línea costera. Hace unos cinco años que pasé por aquí en mi viaje a Dakar y ha sido un lustro desastroso. El horizonte se ha llenado de mugre. A este ritmo el futuro se presenta muy negro.

El Principito

A unas pocas decenas de kilómetros, la ruta se aparta del litoral para proteger el Parque Nacional de Khnifiss, donde se encuentran las lagunas de Naila. Y entonces aparece Tarfaya. Se encuentra en Cabo Juby. La población se llamó en tiempos Villa Bens y fue una de esas posesiones españolas en el Sahara. El origen de nuestra presencia aquí se remonta a 1916, cuando el capitán Francisco Bens fundó la población para que sirviera como escala aeronáutica. Aquí repostaban los aviones en su ruta Europa-América. Por eso, con beneplácito de las autoridades españolas, aquí se instaló la compañía francesa Aeropostale, que tenía su sede en Toulousse.

El monumento a Saint de Exupery se trata de un avioncito biplano en la playa. Hasta allí me voy con la R50 que cabecea en la arena. Me hace ilusión rendir homenaje aquí a uno de los escritores que más me han influenciado con un solo libro, el magistral *El Principito*, que pasando por cuento infantil es en realidad un tratado de filosofía completo que hace reflexionar sobre muchas cosas importantes de la vida.

Antoine de Saint Exupery fue nombrado jefe de escala en Tarfaya en 1927 por la compañía Aeropostal. Gracias a ello, se mantiene su recuerdo en el Sahara. Sentado a los pies del monumento mientras contemplo las ruinas de la fortaleza fundada en 1879 por la británica Compañía del África Noroccidental, imagino la soledad del piloto francés, rodeado de sol y arena. Así era el escenario donde al narrador del relato se le presentó un extraño niño venido de otro planeta. Aislamientos semejantes son los que hacen que los hombres inquietos alumbren los grandes sueños de evasión. En Tarfaya, Antoine de Saint Exupery escribió su primera novela: Correo del Sur.

De pronto siento una rara satisfacción al darme cuenta de que el inmortal Principito comenzó a existir en lo que una vez fue suelo español.

DÓNDE COMER Y DORMIR

Agadir

Motel AHL Souss, al lado gasolinera Shell

Sidi Ifni

Hotel Belle Vue (sirven cerveza), http://hotel-belle-vue-ifni.com

Akhfenir (antes de Tarfaya)

Hotel Sahara Beach

http://www.tripadvisor.es/Hotel_Review-g2626639-d4558201-Reviews-Hotel_Sahara_Beach-Laayoune_Boujdour_Sakia_El_Hamra_Region.html

ΔI Δaiun

Hotel Josefina, en la playa, sirven cerveza http://www.tripadvisor.es/Hotel_Review-g479762d480748-Reviews-Hotel_Josefina-Laayoune.html

Hotel Al Massa

http://www.almasahotels.com

Cabo Bojador

Camping, http://lugaresquever.com/s?as=foto&fp=22088325

Dakhla

Restaurante Casa Luis (sirven cerveza) http://wikimapia.org/24536202/Restaurant-Casa-Luis

Hotel Doumss

http://www.tripadvisor.es/Hotel_Review-g1104838-d2248260-Reviews-Hotel_Doumss-Dakhla_Souss_Massa_Draa_Region.html