

Operación Sahara

Miquel Silvestre.

Tan cerca y tan lejos. El pasado colonial español en el Sahara es muy reciente. Salimos de allí en 1975 y sin embargo a veces da la impresión de que hubieran sido siglos o incluso que jamás hubiera pasado. Pero pasó. Nuestro país tuvo presencia allí desde el siglo XV cuando el adelantado Diego de Herrera fundó una torre fortificada por orden de los Reyes Católicos en las lagunas de Nayla.

Desde entonces España miró a África como atemorizante incógnita y como irresistible desafío.

La presencia española en el norte de África no solo fue militar sino también literaria, desde la Descripción General de África publicada en 1573 por Luis del Mármol y Carvajal hasta las asombrosas narraciones viajeras del XIX escritas por los disfrazados Ali Bey, José María Murga y Joaquín Gatell.

Yo he sentido esa misma atracción atávica. Tanto por el África negra, que crucé desde Alejandría a Ciudad del Cabo para escribir un libro llamado **“Un millón de piedras”**, a la sazón mi estreno en la literatura de viajes, como por el África más próxima, cultural y geográficamente: el Sahara Occidental y las antiguas posesiones españolas.





Me ha apasionado encontrar los restos que aún quedan de aquella presencia.

He realizado varias expediciones, la última para filmar una serie documental que se emitirá en La2 de RTVE como 4ª temporada de Diario de un Nómada con el título de Destino Dakar.

Sin embargo, de la aventura que mejor recuerdo guardo fue de la que hice en una vieja BMW R50/2 de 1965. Extraigo aquí algunos párrafos de mi diario de viaje.

SIDI IFNI

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 la torridez 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 después de que un joven oficial, Antonio del Oro Pulido, tomara la posición.

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 sus casas atrás.

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.



Sidi Ifni me importa porque aquí libro 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 Ifni 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 decidido aproximarse a los 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 ya 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 Herrera 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 Duró 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 de 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 Cuéllar 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.

LAS RUINAS INVISIBLES DE SANTA CRUZ

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. Me cruzo con boricuas, 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.

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 vieja R50 sirve tanto como intentar detener la lluvia cantando. O sea, aquí solo 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.

Hasta que aparece el océano Atlántico. Entonces la retina se llena de alegría. Un mar embravecido se agita a mi derecha. Golpea rabioso contra los acantilados.

El cansancio se evapora al sentir la amable y fresca presencia de este profundo azul. Pero las horas van pasando y la noche está al caer.

Al llegar a la pequeña población de Akphenir decido quedarme a dormir. El hotel París Dakar es básico pero barato. Por 10 euros tengo derecho a habitación con baño y a aparcar la moto en el hall.

En el restaurante anejo me sirven una inmensa ración de corvina fresca y bebo el vino español que traigo conmigo de extraperlo. Nadie protesta.

Es ilegal que los musulmanes consuman alcohol, pero los cristianos pueden hacerlo sin que nadie se moleste. Marruecos es una sociedad todavía tolerante.

Al día siguiente salgo a correr por las inmensas playas blancas que hay al sur de la población. La marea está baja, la arena húmeda relumbra bajo el sol naciente como plata vieja y la brisa fresca y el ejercicio físico me sacuden el aturdimiento matutino.

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.

TARFAYA, CUNA DEL PRINCIPITO

Algo entristecido salgo hacia el sur.

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 Nayla, uno de esos parajes primigenios llenos de vida vegetal y animal.

Voy hasta el embarcadero. Contrato una lancha para que me lleve a las ruinas de Santa Cruz de la Mar Pequeña.



El piloto es un viejo saharauí que habla español porque su padre fue soldado en nuestro ejército en Puerto Cansado. Conoce la ubicación de un yacimiento arqueológico que a nadie importa.

Surcamos unas aguas planas rodeadas por una línea del horizonte amarilla como un sueño del desierto. Solo hay arena y aves acuáticas.

La misma arena que se ha tragado la torre. Apenas sobresalen unas piedras del suelo. Mi guía cuenta que cuando era niño los muros de la torre medían tres metros, pero el avance de las dunas es imparable. Pronto no quedará nada a la vista de la legendaria Borx er Rumi, la Fortaleza del Cristiano, levantada por los españoles hace 500 años.



Regreso a la ruta. El desierto se extiende infinito, como si jamás fuéramos a llegar a parte alguna, y entonces aparece Tarfaya.

Hay que desviarse de la carretera principal y llegar a un pequeño pueblo de pescadores. La población se llamó en tiempos Villa Bens. Su origen se remonta a 1916 cuando el capitán Francisco Bens tomó posesión de Cabo Juby y fundó una población.

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 Toulouse.

Pregunto a los lugareños si saben donde está el monumento a Saint de Exupery. Nadie sabe darme razón hasta que les enseño la foto que he bajado de internet.



Se trata de un avioncito biplano. Ahora sí, todos saben donde está. 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.

La razón de que Antoine de Saint Exupery tenga aquí un monumento obedece a que en 1927 fue nombrado jefe de escala en Tarfaya por la compañía Aeropostal.

Gracias a ello, se mantiene su recuerdo en el Sahara. Imagino la soledad del piloto francés, rodeado de sol y arena.

Precisamente así era el escenario donde al narrador del relato se le presentó un extraño niño venido de otro planeta.

Como escritor sé que aislamientos como éste 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.

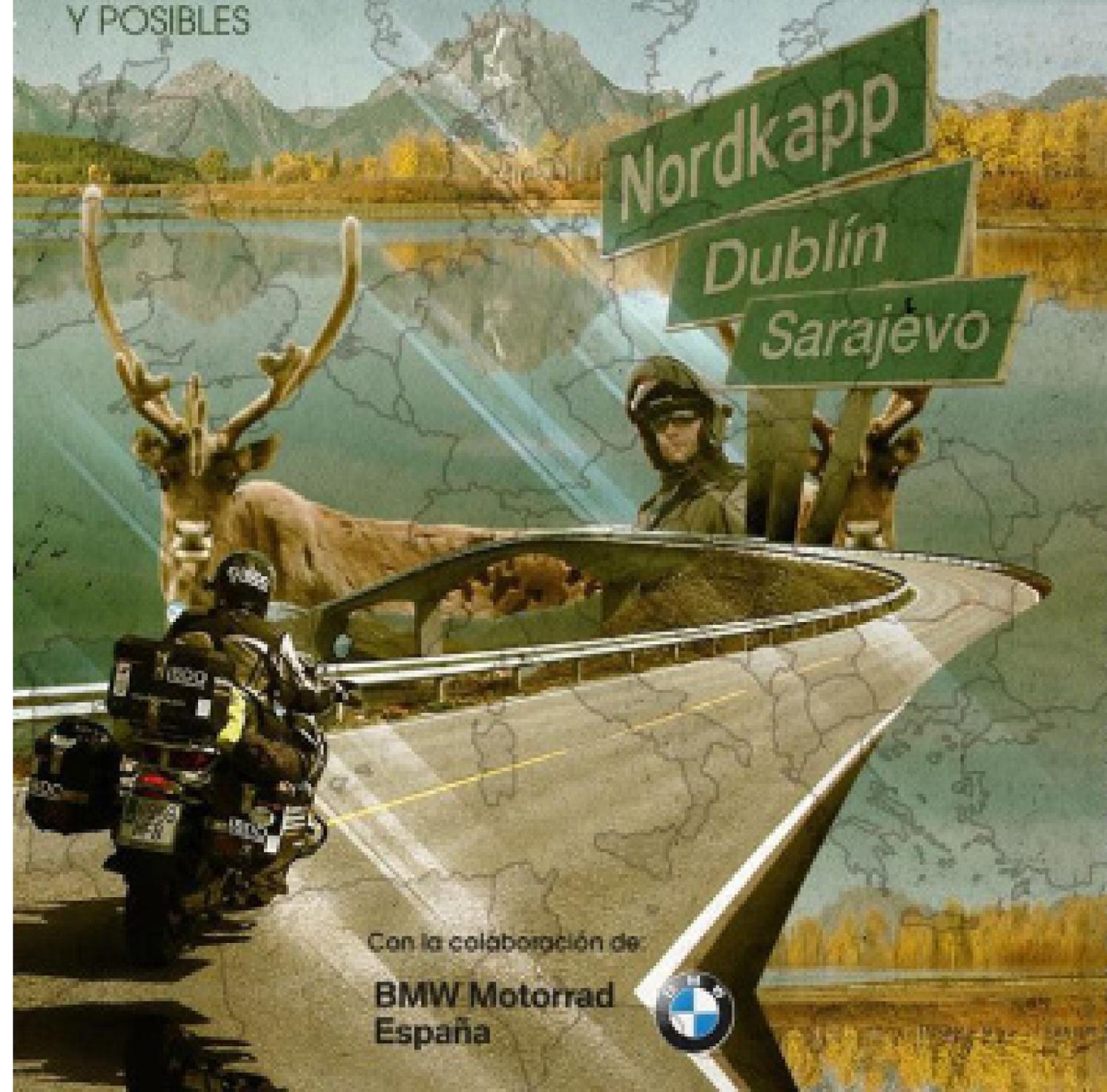
De pronto siento una rara satisfacción al darme cuenta de que el inmortal Principito comenzó a existir en lo que una vez fue suelo español.

Miquel Silvestre.

EUROPA NÓMADA

Miquel Silvestre

CABO NORTE, ISLA DE MAN, ALBANIA, IRLANDA Y OTRAS AVENTURAS CERCANAS... Y POSIBLES



Con la colaboración de:

BMW Motorrad España

