

Reseña de Youssef AKMIR (ed.) (2019): *Entre Mogador y Sidi Ifni. Una historia de Espejismos. Españoles en el sur de Marruecos entre los siglos XVIII y XX*. Editorial Almuzara, Córdoba.

María Rosa de Madariaga
Historiadora. Investigadora independiente.
ma.rosamadariaga@gmail.com

Para citar este artículo: María Rosa de MADARIAGA (2020), Reseña de Youssef AKMIR (ed.) (2019): *Entre Mogador y Sidi Ifni. Una historia de Espejismos. Españoles en el sur de Marruecos entre los siglos XVIII y XX*. Editorial Almuzara, Córdoba, en *Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos*, 29, pp. 188-203.

Si el Protectorado de España en Marruecos de la zona Norte ha sido objeto de numerosos estudios e investigaciones, los realizados sobre el Protectorado de la zona Sur, o sea Cabo Juby (Tarfaya) e Ifni abundan menos. Por ello, es laudable la iniciativa de Youssef Akmir, catedrático de Historia de la Universidad de Ibn Zohr (Agadir) y especialista en las relaciones hispano-marroquíes, de coordinar y editar este libro colectivo sobre una región de Marruecos vecina de las costas españolas, no de las peninsulares, sino de las Islas Canarias, con las que esa región marroquí mantuvo numerosos intercambios desde hace siglos. En este libro colectivo participan 11 especialistas de las relaciones hispano-marroquíes, de uno y otro lado del Estrecho, cuyos artículos aportan datos y análisis, que contribuyen a enriquecer nuestros conocimientos sobre esa región meridional de Marruecos.

Encabeza la lista de artículos el titulado “La pesca y las relaciones hispanas con las tierras del Sus en el antiguo régimen”, de Juan Manuel Santana Pérez, profesor de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, según el cual la riqueza del banco pesquero sahariano determinó las relaciones de Canarias con los pueblos costeros, y, especialmente, los del Sus. Una de las primeras instalaciones hispanas en el continente africano será la de Santa Cruz de Mar Pequeña, una torre-factoría fundada en 1476 (en el artículo se da erróneamente la fecha de 1496), cuyo comercio controlaban los gobernadores de Gran Canaria, como representantes directos de la Corona. Santa Cruz de Mar Pequeña fue un monopolio regio que aprovechó la riqueza pesquera de su río. Sirvió de base a los intercambios con los naturales de la zona más cercana, y también desde allí se organizaron expediciones a la costa africana.

El papel preponderante en esta pesca correspondió a los pescadores andaluces de Palos, a los que más tarde se incorporaron los de otros lugares costeros de Andalucía y los del archipiélago canario. La pesca en la costa noroccidental de África cobró gran importancia en la segunda mitad del siglo XVI. A finales de este siglo, la pesca practicada por andaluces y gallegos fue languideciendo, siendo desplazados por los canarios. Paralelamente a la pesca, asistimos, todo a lo largo del siglo XVI, a las cabalgadas, organizadas desde Canarias en busca de esclavos, hasta su prohibición en 1572 por Felipe II, quien deseaba llevar a cabo en África del Norte una política moderada de contención, justo en el momento de máxima expansión del Imperio otomano en el Mediterráneo. No hay que olvidar, como señala el autor de este artículo, que desde años antes se había incrementado también la presión berberisca sobre Canarias, con lo que se optó por una postura más defensiva para evitar que la posesión de las islas no peligrase. Renunciar a las cabalgadas y a la captura de esclavos no era fácil, ya que se trataba de una actividad que generaba pingües beneficios.

Determinantes para la pesca fueron los tratados de paz de Marruecos con las principales potencias europeas, incluida España, a lo largo del siglo XVIII, particularmente el tratado de Paz y Comercio de 1767, por el que España obtuvo el monopolio de pesca a lo largo de este litoral africano. Además de los pesqueros, había obviamente intereses geoestratégicos de poner un pie en la costa atlántica de Marruecos frente a las islas Canarias.

El artículo de Eloy Martín Corrales titulado “Canarias y el sur marroquí en la política exterior española (1767-1912)” nos ilustra sobre las relaciones de Canarias con el Magreb durante los siglos XVI, XVII y primera mitad del siglo XVIII, y en cómo los estudios sobre este periodo se han centrado sobre todo en el enfrentamiento corsario hispano-marroquí con la consiguiente secuela de esclavos y cautivos. Martín Corrales nos recuerda la doble función del archipiélago canario, conquistado todo a lo largo del siglo XV, lo primero de todo como escala estratégica y logística de la Carrera de Indias, y, lo segundo, en la defensa de la citada Carrera de los ataques lanzados desde el litoral atlántico marroquí.

En las décadas de los sesenta y setenta del siglo XVIII la política española en la zona atlántica experimentó importantes cambios. La promulgación de los Reglamentos de Comercio Libre de 1765 y 1778 impulsó el crecimiento del tráfico colonial, y, al mismo tiempo, se produjo un cambio de la política española hacia Marruecos, en que cesaron los ataques de los corsarios marroquíes contra las Canarias y contra los buques que hacían la Carrera de Indias. Martín Corrales sostiene que, en términos generales, las buenas relaciones entre España y Marruecos predominaron hasta bien entrado el siglo XIX. La buena sintonía entre las dos Coronas favoreció el creciente interés de los canarios por las pesquerías del banco sahariano. Marruecos desempeñó un importante papel como aliado de la monarquía española. El establecimiento de relaciones pacíficas con Marruecos, así como con otras potencias islámicas del Mediterráneo (Imperio otomano, Trípoli, Argelia y Túnez) coincidió con momentos de guerra de España con los británicos. Martín Corrales nota que las relaciones con Marruecos empezaron a deteriorarse debido a las crecientes dificultades que atravesaban los dos países: malas cosechas y epidemias de peste y fiebre amarilla. Había entre los dos países numerosos asuntos por resolver como la piratería marítima en el Rif central, el problema de los desertores y renegados de los presidios españoles y los ataques a las guarniciones de las plazas españolas. De otro lado, a nivel europeo, la rivalidad con Francia dominó la política exterior española, más concretamente en torno a Marruecos.

En su artículo “Las fronteras atlánticas entre Marruecos y España: historia de un conflicto tácito”, Abdelali Barouki analiza las relaciones conflictivas entre Marruecos y España, si bien añade “dentro del diálogo”. La razón de esa conflictividad permanente se debería, según Barouki, a la situación geográfica de ambos países, con una fachada mediterránea y otra atlántica, y a los antecedentes históricos. Los conflictos estarían directa o indirectamente relacionados con los intereses económicos, estratégicos y políticos. La perspectiva de análisis de la dualidad conflicto/diálogo debería basarse en los tres componentes del Estado: territorio, soberanía y población. Barouki nos advierte de que cuando habla de “fronteras atlánticas” se refiere tanto a las fronteras terrestres como a las marítimas, las cuales experimentaron cambios a lo largo de la historia, más concretamente en el siglo XVIII.

Barouki sostiene que desde la conquista de las islas Canarias en el siglo XV empieza la explotación de las costas atlánticas marroquíes, e incluso la fundación en 1476 por Diego de Herrera de un establecimiento en la región de Tarfaya, llamado Santa Cruz de Mar Pequeña. Paralelamente, asistimos a los ataques de los habitantes de la región contra dicho establecimiento, que consiguen recuperar en 1524, en el marco del yihad marítimo. Este yihad tenía una dimensión estratégico-política, consistente en imponer a los países europeos su colaboración con Marruecos a cambio de seguridad para la pesca y el paso de las mercancías. Así, la relación de Marruecos con los países europeos iba a cambiar. A partir del sultán Sidi Mohamed ben Abdallah (Mohamed III), Marruecos iba a inaugurar una nueva política exterior, basada en la cooperación e intercambio de intereses con los países europeos. Fue este sultán quien creó una marina en 1557 y fundó en 1764 la ciudad de Mogador (Essaouira), cuyo puerto se convirtió en pocos años en el centro de intercambios comerciales de Marruecos. El tratado de 1767 con España, bajo el reinado de Carlos III, iba a permitir a España pescar de manera oficial en aguas marroquíes. A partir de este tratado, España consiguió instalarse en la costa atlántica marroquí.

Durante el siglo XIX las relaciones hispano-marroquíes seguirán marcadas, según Barouki, por altibajos, relacionados sobre todo con los presidios del Norte y con los establecimientos pesqueros de la costa atlántica del sur marroquí. En el Congreso de Viena de 1815, se prohíbe la piratería internacional, con lo cual Marruecos pierde la baza del yihad marítimo, del que se había servido hasta entonces. El sultán Muley Abderrahman intentó resucitarlo, aunque sin éxito, por lo que Marruecos trató de recurrir cada vez más a la vía diplomática. España, por su parte, con la búsqueda de Santa Cruz de Mar Pequeña, realizaba diversos intentos de poner un pie en la costa atlántica, cuando otras potencias europeas empezaban a mostrar un marcado interés por implantarse en la zona, como el escocés Donald Mackenzie, instalado en Cabo Juby (Tarfaya) en 1879. Ocupado por España en 1916, la retrocesión de Tarfaya a Marruecos tuvo lugar en 1958. Hay que decir que, desde la independencia de Marruecos en 1956, las relaciones hispano-marroquíes atravesaron momentos tensos en lo que respecta a fijar las fronteras atlánticas. Marruecos las fijó en 1962 en doce millas, lo que provocó la reacción de España, ya que contravenía la libertad de pesca de que gozaba en el espacio situado entre seis y doce millas. A la pesca vino a sumarse en los últimos años la cuestión de las prospecciones petrolíferas, agravada por la ampliación, decretada por Marruecos, de la plataforma continental situada frente al Sahara, es decir, al sur del paralelo 27'40º.

Manuela Marín, cuya labor en el Consejo de Investigaciones Científicas todos recordamos, consagra un artículo a “El Diario de Cesáreo Fernández Duro durante la expedición del Blasco de Garay (1877-78): Reconocimiento geográfico y pretensiones coloniales en la costa del suroeste marroquí”. El título del artículo ya es de por sí suficientemente explícito como para darnos una idea de cuál será su contenido. Empieza Manuela Marín por presentarnos a Cesáreo Fernández Duro y su extensa carrera como militar e historiador, que participó en expediciones y empresas relacionadas con el imperio colonial y su expansión en el siglo XIX. Pero, como bien dice la autora del artículo, lo que más nos interesa aquí es su conexión con lo que entonces se llamaba “africanismo”. Fernández Duro, que ya había formado parte de la comisión española encargada de intervenir las aduanas marroquíes para el cobro de la indemnización de guerra estipulada en el tratado de Wad Ras (1860), permaneció en Mogador (Essaouira) durante tres meses, lo que le permitió redactar una descripción de la ciudad, especialmente de sus defensas.

Tras su paso a la reserva en 1874, Fernández Duro entró a formar parte de los círculos económicos y políticos partidarios de una intervención colonial en Marruecos y otros territorios africanos. Era una época en la que potencias europeas como Bélgica, más concretamente el rey de los belgas Leopoldo II fomentaba la creación de una Sociedad Internacional Africana, con el objeto de explorar el continente africano, así como sus riquezas. La exploración y explotación de África estaba en el ambiente, por lo que no debe extrañarnos que, a imitación de la citada Sociedad belga, se crease la Sociedad Geográfica de Madrid, de la que Fernández Duro, como marino geógrafo e historiador, fue un miembro muy activo.

Así, Fernández Duro pasó a ser, como dice Manuela Marín, “una figura imprescindible del lobby colonialista español, que combinaba intereses económicos con una retórica imperialista basada en un esplendoroso pasado que pretendía reproducirse en el concierto contemporáneo de las naciones europeas y contribuir a la construcción de una renovada identidad nacional”. Hemos reproducido literalmente estas palabras de Manuela Marín, porque, a nuestro juicio, reflejan perfectamente las ideas del personaje y de la mayoría de los miembros de la Sociedad Geográfica, muchos de los cuales eran, además ayudantes de Alfonso XII. Partidarios de la expansión colonial, que habría de tener como foco principal Marruecos, pertenecían a las élites gobernantes de la Restauración. La intervención más destacable de Fernández Duro en este ámbito sería su participación en la expedición que en 1877-78 se envió a la costa suroccidental marroquí para intentar localizar la ubicación de Santa Cruz de Mar Pequeña, fundada en 1476 y abandonada en 1524. Aunque las razones, tanto económicas como geoestratégicas para ocupar este enclave son suficientemente conocidas, Manuela Marín, consciente de su importancia, cree oportuno exponerlas de nuevo: búsqueda de un apoyo continental a las islas Canarias; necesidad de contrarrestar otras iniciativas europeas en la región; riqueza del banco pesquero. A estas razones cabe añadir la posibilidad de establecer vínculos directos con poderes locales marroquíes en el Sus y Wadi Nun, que controlaban buena parte del comercio subsahariano.

Tiene razón Manuela Marín en calificar de surrealista la exigencia del Gobierno español al Gobierno marroquí de dar cumplimiento al artículo del tratado de Wad Ras, en virtud del cual el sultán de Marruecos cedía a la reina de España la posesión del territorio en el que se había erigido antaño la fortaleza de Santa Cruz de Mar Pequeña, cuando España no era capaz de presentar una ubicación exacta de ese lugar. En vista de las dudas y vacilaciones de España respecto de la localización exacta de Santa Cruz de Mar Pequeña, no ha de extrañarnos que el Gobierno marroquí aprovechara para dar largas al asunto. Ni siquiera cuando la expedición del Blasco de Garay decidió que Santa Cruz de Mar Pequeña estaba en Sidi Ifni, España no lo ocupó inmediatamente, sino en 1934, es decir, 74 años después de la firma del tratado Wad Ras.

Si los que llevaban el asunto eran diplomáticos (como los ministros de España en la Legación de Tánger), los cónsules en Mogador o los militares y exploradores como Fernández Duro y Emilio Bonelli, así como un variado entramado de intermediarios, como los intérpretes, los empresarios interesados en establecer vínculos comerciales con las rutas transaharianas (como los gaditanos Butler), o personajes a caballo entre el geógrafo-explorador y el espía, como Joaquín Gatell, los colaboradores más eficaces de quienes como Fernández Duro efectuaron un “reconocimiento de costa” no fueron miembros de las élites procolonialistas, sino sobre todo, como señala Manuela Marín, pescadores y marineros canarios, que eran los que mejor conocían aquellas costas y sus accidentes geográficos. También los que mejor conocían a los habitantes del territorio que España pretendía ocupar, con los que establecieron acuerdos comerciales, e intentaron beneficiarse de la aparición de una nueva potencia extranjera que apoyase su pretensión de abrir un puerto en la costa que hiciera competencia al de Mogador. Entre los pobladores con los que entraron en contacto destacaron sobre todo los Bayruk de Wadi Nun, particularmente al-Habib ben Muhammad b. Bayruk.

Manuela Marín describe la expedición del Blasco de Garay, en torno a la cual se hizo gran publicidad. El Boletín de la Sociedad Geográfica de 1878 publicó en dos volúmenes (el IV y el V) el relato de viaje de Fernández Duro, presidente de la comisión encargada de localizar la ubicación exacta de Santa Cruz de Mar Pequeña. Manuela Marín nos cuenta los entresijos de esta expedición que tuvo escasos resultados cartográficos o científicos, y que, si ha sido objeto de atención, se debe principalmente a que la propuesta de Fernández Duro de situar Santa Cruz de Mar Pequeña en Ifni terminó por prevalecer.

Youssef Akmir, catedrático de la Universidad de Ibn Zohr y editor del presente volumen, dedica su artículo al tema “El Marruecos meridional a través de la geografía colonial europea: las tierras del Sus en las exploraciones decimonónicas francesas y españolas”. En el apartado “Geografía y política al servicio del colonialismo y el mercantilismo” Youssef Akmir nos introduce de lleno en las confluencias entre los gobiernos imperialistas y las instituciones mercantiles, que se materializan en la profusión de sociedades especializadas en ciencias como la antropología y la geografía surgidas a finales del siglo XIX. En París, en Berlín y en Londres aparecieron toda una serie de sociedades geográficas, que se encargaron de poner al alcance del gran público “una imagen idealizada” de la expansión colonial, recalcando los objetivos culturales y civilizadores de sus promotores. Centrada en África, entre noviembre de 1884 y febrero de 1885 tuvo lugar la Conferencia de Berlín, en la que se materializaron los anhelos del imperialismo expansionista: se trataba ni más ni menos del reparto de África entre las potencias europeas.

Akmir analiza la contribución de algunos de los exploradores franceses más destacados de la segunda mitad del siglo XIX, empezando por Emilien Renou, autor de *Description géographique de l'Empire du Maroc* (1846) y uno de los primeros geógrafos franceses en estudiar a fondo las características naturales, sociales y culturales del Sus. En la mencionada obra hace una descripción geográfica de la ciudad de Agadir, sin olvidar consideraciones de orden histórico sobre sus orígenes. También menciona entre otras ciudades del Sus a Tarudant y Mogador (Essaouira).

Otro francés que también escribió sobre la región del Sus fue Ferdinand Hoefler, quien en su obra *Empire du Maroc* (1848) hace asimismo una descripción de Agadir. En cuanto a René-Jules Frisch, autor de la obra *Le Maroc. Géographie, organisation politique* (1895), se refiere también a Agadir, situada a ciento cuarenta kilómetros al sur de Mogador. Frisch hace una descripción geográfica de la ciudad y atribuye su decadencia a la creación del puerto de Mogador. Akmir menciona asimismo a Jules Eckermann, jefe de la Misión Militar francesa en Marruecos entre 1877 y 1883 y autor de la obra *Le Maroc moderne* (1885), en la que se refiere también a Agadir, cuyas relaciones comerciales con Europa decayeron por completo tras la fundación de Mogador. Por último, entre los autores franceses que escribieron sobre Marruecos, Akmir cita a René de Segonzac, quien en su *Voyages au Maroc 1899-1901* (1903) relata su viaje por Marruecos, en los cuatro años que éste duró y en los que visitó la mayor parte del territorio bajo la autoridad del Majzén. Segonzac describe minuciosamente las tierras del Sus y sus particularidades culturales. La obra de Segonzac, nota Akmir, difiere de las relativas a las exploraciones geográficas asociadas al colonialismo occidental para convertirse en un relato “cargado de imágenes pintorescas y exóticas [...] en la línea de la literatura orientalista europea decimonónica”. Para Segonzac, Agadir es el mejor puerto de la costa marroquí, por lo que confiaba en que se abriera al comercio europeo en detrimento de Mogador.

En lo que respecta a los viajeros o exploradores españoles de la región del Sus y Uad Nun, Akmir nota que, tras la firma del tratado de Wad Ras (1860), se asiste a un creciente interés por el sur de Marruecos, sobre todo en torno a la ubicación de la tantas veces citada fortaleza de Santa Cruz de Mar Pequeña. En este sentido, Akmir se refiere al papel desempeñado a finales del siglo XIX por la Sociedad Geográfica de Madrid, que patrocinó y financió expediciones de exploración, y publicó y difundió los relatos de numerosos viajeros y exploradores que habían recorrido el Sus, como Segonzac, Foucauld y Gatell. Ello permitió conocer mejor las condiciones sociales, económicas y culturales del sur de Marruecos, y contribuiría a materializar el expansionismo colonial español. Para lograr este objetivo era preciso alcanzar varias metas, que Akmir enumera y que giran en torno a localizar la ubicación exacta de Santa Cruz de Mar Pequeña y a servirse para tal fin de fuentes antiguas y más modernas. En 1885, se acordó ampliar las funciones de la Sociedad Geográfica de Madrid para que incluyera también cuestiones comerciales. Se creó así la Sociedad Española de Geografía Comercial, y su órgano de expresión la *Revista de Geografía Comercial*, encargada de fomentar el comercio español y de apoyar las misiones de exploración.

Pasa después Akmir a exponer las descripciones del Sus de Felipe Pérez del Toro y de Julio Cervera y Baviera, autor el primero de obras que se inscriben en el marco de la geografía colonial española. Pérez del Toro lleva a cabo un estudio exhaustivo de la actividad desempeñada por la flota pesquera española en aguas africanas, y describe las regiones del Sus y de Uad Nun, no solo desde el punto de vista de sus accidentes geográficos, sino también de su flora, sus recursos naturales, sus habitantes y sus ciudades. En cuanto a Julio Cervera y Baviera, ingeniero militar muy interesado por la exploración geográfica, dedica, en su *Geografía de Marruecos*, una parte del libro a la región del Sus. Se trata de una descripción detallada de los ríos, sus afluentes y las poblaciones que atraviesan. Hace también una descripción minuciosa de las ciudades de la región,

como Tarudant y Agadir. Cervera y Baviera se pronuncia abiertamente en favor de los proyectos de expansión colonial de España en esas tierras de la costa atlántica marroquí. Huelga decir que todas estas iniciativas tenían como telón de fondo la ocupación de Santa Cruz de Mar Pequeña.

En su artículo “La Comisión de 1883 en busca de Santa Cruz de Mar Pequeña: un relato polifónico”, Helena de Felipe, de la Universidad de Alcalá de Henares, nos mete otra vez de lleno en los intentos de nuevas expediciones encaminadas a localizar la ubicación de la antigua fortaleza de Santa Cruz de Mar Pequeña. Los principales interesados en esta búsqueda eran los canarios, como lo demuestra la expedición llevada a cabo en septiembre de 1882, promovida desde Canarias por la Sociedad “Democracia” de Arrecife y la Sociedad Económica de Santa Cruz de Tenerife. Los canarios no compartían la idea de identificar Sidi Ifni con Santa Cruz, sino que su opción era localizar la antigua fortaleza en Aryila (Ercila Guider) o Puerto Cansado.

Como los marroquíes no cesaban en sus intentos de cambiar Santa Cruz por otros territorios, desde Madrid se promovió una nueva comisión hispano-marroquí que tenía por cometido fijar definitivamente el emplazamiento de Santa Cruz de Mar Pequeña y estudiar la costa del Sus y del Nun, con el objeto de establecer un puerto que impulsara la actividad comercial y los intercambios en aquella zona. Ésta fue la expedición de 1883, en la que había una importante presencia de canarios.

Helena de Felipe considera importante tener en cuenta el contexto en el que se efectuó la expedición de 1883, en lo que respecta a la parte marroquí de la comisión (expedición del sultán Muley Hasán al Sus en 1882, con el objeto de conseguir la sumisión y obediencia de los habitantes de la zona), y el papel de las potencias europeas, particularmente Francia e Inglaterra. En este sentido, Helena de Felipe recuerda dos casos: el de inglés Curtis con las tribus de la zona y el establecimiento de la factoría Mackenzie en Cabo Juby.

Tras explicar quiénes eran los miembros de la comisión por parte española y por parte marroquí, y los preparativos del viaje, Helena de Felipe relata la expedición, iniciada el 24 de julio, en la que sus miembros empezaron desplazándose por mar desde Mogador hasta Agadir, para continuar después por tierra a través de una ruta cercana a la costa. Se trataba de viajar por tierra para conocer más a fondo el territorio y los habitantes. Por tierra, los miembros de la comisión recorrieron el trayecto entre Agadir y el río Assaka (Uad Nun). El 2 de septiembre se encontraban de vuelta en Mogador, y de regreso a Las Palmas el 4 de noviembre. El informe final de la comisión corroboró lo expuesto por la del Blasco de Garay en 1878. No obstante, el resultado de esta expedición no se tradujo de manera inmediata en ningún asentamiento español en Ifni, pues, como ya dijeron otros autores de este volumen, Ifni no fue ocupado hasta 1934. Varios miembros de la comisión pusieron por escrito su relato de la expedición, en un estilo que resultaba atractivo, no solo para los grupos de poder económico colonialista, sino también para la opinión pública en general. En este sentido, Helena de Felipe nos indica quiénes eran los miembros más destacados de la comisión, como Francisco Lozano Muñoz, cónsul de España en Mogador y gran conocedor de Marruecos, el comandante Jáudenes, eminente cartógrafo militar, Salvador Bethencourt y Clavijo, miembro de una familia de vieja raigambre canaria desde el siglo XVI, comandante y capitán de ingenieros, y miembro de la Armada Real, además de otros dos ilustres canarios, el teniente de navío de primera clase, Pedro del Castillo Westerling, y el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Juan León y Castillo.

Los relatos de los miembros de la comisión reflejan los diferentes aspectos en los que a cada uno le interesaba hacer hincapié de acuerdo con su profesión. El relato de Cirilo Moreno, ayudante de León y Castillo, da cuenta de las tensiones entre este último y el cónsul de España en Mogador, Francisco Lozano Muñoz. Todos los escritos generados por esta expedición ofrecen un rico material para el conocimiento de la zona.

Francisco Javier Martínez, de la Universidad de Evora, nos ofrece un interesante artículo sobre “El trasfondo comercial de los viajes de Joaquín Gatell a Uad Nun (1863-78)”. Gran conocedor del mitad geógrafo-explorador, mitad espía, Joaquín Gatell y Folch (el caíd Ismael), sobre quien lleva mucho escrito como el principal viajero español al mundo árabe en el siglo XIX. Francisco Javier Martínez, autor del estudio introductorio de Viajes por Marruecos de Joaquín Gatell (el caíd Ismael) (Madrid, 2012), se propone profundizar en este artículo de aspectos que no fueron suficientemente aclarados en el citado libro.

Lo primero de todo, nos aclara Francisco Javier Martínez, la primera vez que Gatell viajó a Uad Nun fue por una cuestión personal: el naufragio a finales de mayo de 1863 del buque Policarpo frente a las costas saharianas y la captura de su capitán, Luis Carceller, y de ocho miembros de la tripulación por nativos de Ait Ba Amran. Carceller y Gatell eran amigos. El primero permanecería cautivo hasta febrero de 1864, cuando el hijo del sultán, el futuro Hasán I, pagó un rescate para liberar a los llamados “cautivos del Nun”. Gatell se interesó personalmente por el rescate de su amigo Carceller, aunque tanto éste como los demás cautivos recobraron la libertad antes de que a Gatell le diera tiempo a intervenir.

Carceller conocía bien las costas marroquíes por las que llevaba años navegando, y tenía también una larga experiencia en los negocios en Marruecos de la casa comercial para la que trabajaba. Francisco Javier Martínez supone que fue, tras la firma del tratado comercial anglo-marroquí de 1856, que abrió los principales puertos del país al comercio británico e intensificó la actividad de las casas comerciales establecidas en Gibraltar, cuando Carceller comenzó a hacer regularmente la carrera a Rabat y el comercio de cabotaje en la costa atlántica de Marruecos. En cuanto a la casa comercial, la de Patxot y Nin, creada por dos casas catalanas, pero registrada en Gibraltar, su negocio consistía en el transporte de quincalla, telas y té, de Gibraltar a Rabat, Safi y Mazagán, y de cochinilla, de Canarias a la península y Gibraltar.

Patxot y Nin no fue la única ni la más importante de las casas españolas que habían establecido relaciones comerciales con el sur de Marruecos. Puede que fuera Carceller quien diera a conocer a Gatell las expectativas de penetración comercial en el Uad Nun. Pero el naufragio del Policarpo terminó con “el presente y el futuro de Patxot y Nin en Marruecos”, en palabras de Francisco Javier Martínez. Carceller continuó, no obstante, navegando a Marruecos, solo que al servicio de otra casa comercial, con cuyos propietarios trabó Gatell estrechos vínculos de amistad.

A finales de 1864 Gatell visitaba al jefe tribal más importante de Uad Nun, el jeque Habib ben Bairuk, verosíblemente, según Francisco Javier Martínez, para reactivar los proyectos de intervención político-comercial de España en la región, que se encontraban entonces en punto muerto. Una de las figuras principales de esos proyectos había sido el comerciante gaditano Francisco Puyana. Después de la guerra de África o de Tetuán, Puyana se trasladó a esta última ciudad para explorar nuevas oportunidades comerciales, y allí conoció a un enviado del jeque Bairuk, que había hecho llegar al general O'Donnell una propuesta de atacar al sultán desde el sur y abrir el Uad Nun al comercio exclusivo de los españoles. Puyana viajaría luego a Canarias, donde compró un buque para viajar a la costa marroquí. Puyana, que se entrevistó con Bairuk y sus hermanos, hijos del jeque del mismo nombre, permaneció en Uad Nun casi un año, periodo en el

que realizó algunas operaciones comerciales. Se trataba de regularizar el comercio entre las islas Canarias y el Uad Nun, pero el sultán Mohamed IV instó a Bairuk a que rompiera su relación con Puyana, de lo que Bairuk no hizo, al parecer, caso, volviendo a recibir al comerciante gaditano, quien volvió a prolongar su estancia en Uad Nun durante diez meses antes de regresar a Canarias en el verano de 1862.

Bairuk se proponía viajar a Madrid para hacerse reconocer y concertar tratados, pero finalmente sería Puyana quien viajaría a Tánger para tratar de convencer al ministro de España en dicha ciudad, Merry y Colom, de la conveniencia de apoyar la independencia de jeque Habib ben Bairuk y establecer factorías en las costas de aquel territorio. Merry rechazó las propuestas de Puyana, que continuó entonces viaje a Madrid, desde donde elevó una instancia, acompañada de una carta de Bairuk, a la reina Isabel II, para que el gobierno español apoyase la independencia de Uad Nun a cambio de relaciones comerciales exclusivas, tolerancia de culto católico y otras concesiones. El gobierno español rechazó esta solicitud, sobre todo por los informes desfavorables de Merry.

Puyana se puso a la cabeza de los intercambios de Canarias con el Uad Nun. Además de Puyana, otros comerciantes, mayoritariamente originarios de las islas Baleares, establecidos en Mogador, Safi y Mazagán, particularmente en esta última ciudad, hacían la ruta, primero, entre las islas Baleares y las Canarias, y, más adelante, Marruecos-Canarias-península. Entre otros comerciantes, cabe mencionar a los Borrás, a quienes Puyana puso en contacto con el jeque Bairuk, y que pasarían a constituir la casa Moll, Borrás y Cía. El lugar de dicha casa pasaría a ocuparlo otra casa comercial, cuya colaboración con Puyana y con Gatell estuvo a punto de vencer las resistencias de una relación político-comercial directa de España con Bairuk. Esta casa serían los Butler Hermanos, familia de origen irlandés establecida en Cádiz desde el siglo XVIII, cuyas actividades comerciales incluyeron desde fechas muy tempranas a Marruecos. Los Butler, Jacobo y José, alternaban sus actividades comerciales con las diplomáticas, siendo el primero nombrado vicecónsul de España en Mazagán, y el segundo, vicecónsul de España en Safi. Todo ello a pesar de la frontal oposición de Merry desde Tánger. La casa Butler Hermanos trabó estrechas relaciones con importantes empresas españolas como la compañía Transatlántica del marqués de Comillas.

Francisco Javier Martínez sugiere que la asociación de los Butler con Puyana habría podido empezar a raíz de las primeras visitas de este último a Bairuk. Pero Butler Hermanos no llegó a asumir el protagonismo en los proyectos de Puyana en Uad Nun hasta la época en que Joaquín Gatell comenzó a preparar su misión a esta región. Gatell entabló con ambos una estrecha relación que se mantuvo hasta su fallecimiento en 1879. La misión de Gatell (el caíd Ismail) al Uad Nun tenía por objeto reactivar los proyectos comerciales con Butler Hermanos como nuevo socio de Puyana y Bairuk. El negocio que Puyana y los Butler querían hacer en Uad Nun consistía en estimular los intercambios comerciales con Canarias. Los Butler, por su parte, esperaban introducir en Uad Nun productos europeos, no solo españoles, a cambio de mercancías del comercio transahariano, de cuyo desvío hacia Uad Nun se encargaría Bairuk. Todo ello con la con la hostilidad de Merry, quien acusaba a Puyana y a los Butler “de contrabandistas y comisionistas de casas inglesas”.

Francisco Javier Martínez sugiere la posibilidad de que la estrecha amistad de Gatell con los Butler y su implicación en los asuntos de Uad Nun llevaran a Gatell a considerar una posible participación de su familia en el comercio con esa región marroquí. De otra parte, además de su prestigio como explorador, Gatell pretendía dar publicidad a la zona y realzar su interés económico para España. Su fallecimiento en 1879 puso punto final a su larga relación con el Uad Nun. Los proyectos comerciales de esta zona con España no fueron bien vistos por el gobierno español, sin duda influido por los informes negativos de Merry desde Tánger, ni por el sultán de Marruecos, para quien el jeque Bairuk cuestionaba su soberanía sobre el territorio. No olvidemos que el jeque Bairuk pretendía que se le reconociese y se concertaran con él tratados como si fuera un poder independiente. La relación directa de España con el Uad Nun planteó, pues, serios problemas, como bien pone de relieve en su minucioso estudio sobre la cuestión el autor de este artículo.

Mustapha Adila, de la Universidad Abdelmalek Essadi (Tetuán), dedica su artículo al tema “Datos sobre la ciudad de Sidi Ifni”, en el que rastrea las diferentes etapas por las que atravesó Santa Cruz de Mar Pequeña, desde su fundación en 1476 y su pérdida en 1524, así como los diferentes intentos realizados para localizar su ubicación hasta 1934, fecha de la ocupación del territorio de Ifni por el entonces coronel Fernando Oswaldo Capaz, delegado de Asuntos Indígenas en la zona Norte del Protectorado español en Marruecos, en virtud del acuerdo alcanzado entre éste y las cabilas de Ait Baamran, conocido como el acuerdo de Amezdog.

En lo que respecta a la formación y desarrollo de la ciudad, según testimonios de los españoles que presenciaron la ocupación del territorio de Ifni, tenía por toda edificación cuatro o cinco casas de tapial, que albergaban dos o tres docenas de almas. Posteriormente se fue formando un núcleo heterogéneo de población, aunque, en opinión de autores contemporáneos, el lugar escogido para construir Sidi Ifni no fue el apropiado por su accidentada topografía. La ciudad que se fundó respondía sobre todo a intereses militares. Primero, tiendas de campaña llevadas por el ejército desde Canarias; luego “jaimas” de los nómadas de las provincias saharianas, y, por último, las chozas de los habitantes de la región, es decir, los baamranis. En Sidi Ifni fueron surgiendo edificios y viviendas sin ningún plan de urbanización. El primer régimen de urbanización data de 1943, pero fue desestimado por su alto costo. En 1944 se adoptó un plan menos costoso siguiendo la planificación de los “ensanches” de algunas ciudades de la zona Norte, en la que los mejores edificios fueron construidos en torno a la Plaza de España, y las calles céntricas fueron tiradas a cordel. En la nomenclatura de las calles proliferaron los nombres que tuvieron una relación histórica con Sidi Ifni, nombres de personajes que participaron en la ocupación militar del territorio en 1934. También nombres de unidades militares que intervinieron en esa ocupación, o de algún vecino español de Sidi Ifni muerto en la guerra civil de 1936. Una nomenclatura eminentemente castrense desde su fundación.

La población de Sidi Ifni era muy variada en cuanto a sus orígenes, religiones, idiomas, indumentarias, viviendas, y establecimientos comerciales y de uso público. El autor da cuadros de la población de Sidi Ifni en 1946, y entre los años de 1950 y 1967. La mayoría de los españoles no eran originarios de Sidi Ifni en 1946, sino que procedían de diferentes regiones de España, sobre todo de las islas Canarias. En cuanto a la población autóctona, estaba constituida mayoritariamente por los naturales de las cabilas de Ait Baamran, seguidos por personas originarias del Norte de Marruecos (Yebala, Rif) y otras regiones del país.

En punto a recursos económicos, el territorio de Ifni tiene una tipografía muy abrupta, sin abrigo para la navegación y la pesca, y un clima semidesértico. La agricultura y la ganadería del territorio eran rudimentarias, y las actividades comerciales e industriales fueron más bien escasas, destinadas sobre todo a satisfacer las necesidades de consumo de la población española residente en la ciudad. Mustapha Adila nota que todo cuanto se hizo por el desarrollo de la ciudad de Sidi Ifni tuvo lugar durante el periodo denominado “XXV Años de Paz” del régimen franquista, con la llegada de subvenciones estatales, que se convirtieron en la principal fuente económica para la ciudad.

En cuanto a los medios de comunicación, Adila recuerda que la ciudad de Sidi Ifni estaba situada a 2.034 km de Madrid, y a 1.225 km de Tetuán, es decir, que estaba muy aislada. Al no disponer de puerto, carecía de un verdadero tráfico marítimo. Posteriormente, se construyó un embarcadero, que era poco práctico y con muchas limitaciones, ya que solo se podía utilizar en verano. Respecto de la comunicación aérea, solo existía un vuelo semanal de tres horas y veinte minutos de duración, que comunicaba el territorio con Madrid, haciendo escala en Sevilla. Más adelante se inauguraron otros vuelos con Las Palmas, Tenerife y El Aiún.

El Ayuntamiento, que dependía directamente de la Presidencia del Gobierno, se regía por las mismas normas que los de otras ciudades, si bien había alcaldes de barrio o “moademines”. Un hecho importante fue que, a finales de 1958, a raíz de la guerra que asoló el territorio, Sidi Ifni se convirtió, con el número cincuenta y uno, en “capital de provincia española”.

Para el apartado dedicado a la vivienda, Adila se basa en testimonios orales de personas que vivían en Sidi Ifni durante la etapa colonial, según los cuales no todas las casas disponían de agua corriente ni de electricidad, como tampoco los marroquíes y los españoles vivían “mezclados”, como han querido hacernos creer los apologetas del régimen franquista.

En materia de enseñanza Sidi Ifni disponía en 1950 de dos escuelas primarias, una de niños y otra de niñas; de una escuela secundaria creada en 1942 por iniciativa de un grupo de oficiales del ejército español, que pasó en 1963 a denominarse Instituto Nacional Mixto; de una Escuela Laboral o de formación profesional; de una Escuela de Artes y Oficios; y de una Escuela de Iniciación Agropecuaria. En cuanto a los servicios sanitarios, había un hospital civil, con diversas especialidades de Medicina, y una red de dispensarios para curas de poca importancia. Adila se refiere también a las instalaciones deportivas y de ocio, entre las que destacaba la Ciudad Deportiva, con diversas instalaciones, el Casino reservado a oficiales del ejército y altos funcionarios de la Administración, el cine Avenida, que fue en su momento la mejor sala cinematográfica de Sidi Ifni, la emisora Radio Ifni, con programas en castellano y en árabe, y el órgano de prensa local fundado en 1945, el semanario A,O.E. (África Occidental Española), que se publicó hasta 1968.

En cuanto a la retrocesión de Ifni a España, ya sabemos que se produjo en 1969. El mantenimiento de aquella “provincia” le salía muy caro al erario público español. Lo que resulta sorprendente, según nos cuenta Adila, es que el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando María Castiella, defendiera en una reunión secreta de las Cortes, que no había ninguna prueba documental de que Santa Cruz de Mar Pequeña estuviera situado en Sidi Ifni, y que, dadas las malas condiciones de la costa ifneña para la navegación y la pesca, tener una factoría pesquera en Sidi Ifni resultaba inviable. ¡A buenas horas mangas verdes!, estamos tentados de exclamar. Después de cinco siglos y de las numerosas misiones organizadas para localizar la antigua fortaleza fundada en el siglo XV

y perdida en el XVI, se descubre que nos hemos equivocado, que no era allí. Entretanto, se gastaron millones de pesetas en jugar España a gran potencia imperialista, y si la ocupación en 1934 no ofreció mayores problemas por haberse encargado Capaz de sobornar a unos cuantos notables, sí hubo en 1957-58 una guerra con el Ejército de Liberación de Marruecos, que costó a España no solo millones de pesetas, sino también miles de vidas humanas. Se calcula que en esa guerra, que algunos califican de “guerrita”, perdieron la vida miles de nuestros compatriotas.

Irene González, de la Universidad de Castilla-La Mancha, en su artículo sobre “Ifni y el Norte de Marruecos: aproximación a la política educativa española en contextos norteafricanos (1934-1956)” vuelve sobre el tema de la educación, al que dedicó tesis doctoral “Escuela e ideología en el Protectorado español en el Norte de Marruecos (1912-1956)”. Para empezar, Irene González analiza lo que fue la política colonial educativa en el Protectorado español en Marruecos, es decir, en la zona Norte versus la política educativa en el contexto colonial ifneño. Si la zona Norte ha sido objeto de numerosos estudios, como bien dice Irene González, no sucede lo propio en el caso de Ifni. La primera idea de crear escuelas en la zona Norte surgió en los servicios de Intervenciones, cuyo promotor el entonces coronel Fernando Oswaldo Capaz, señaló la necesidad de crear, junto a las oficinas de Intervención, escuelas hispano-árabes. Eran éstas escuelas creadas por España y destinadas a la población marroquí de confesión musulmana. Materias como lengua, geografía, matemáticas, historia o ciencias eran impartidas por un profesor español, que utilizaba para sus clases la lengua española, mientras que un profesor marroquí era responsable de la enseñanza de la lengua árabe y del Corán. Era un modelo en el que la escuela de la metrópoli se combinaba con la enseñanza tradicional musulmana. Con este tipo de escuela, la administración colonial trataba de formar una comunidad escolar con un ideario proespañol. Este modelo se proponía asimismo el control político de la población al fomentar que las élites locales enviasen a sus hijos a estas escuelas.

Aunque los precedentes históricos en las colonias de América y Asia (Cuba y las islas Filipinas) no influyeron en la política educativa en un contexto muy diferente como era el de Marruecos, el gobierno español sí favoreció la política educativa de los franciscanos, limitando su acción a la esfera de la educación y a la atención de la comunidad católica, pero estándoles prohibido todo proselitismo entre la población musulmana. Excepto en Tánger, donde asistían a alumnos de diversas nacionalidades y confesiones, las escuelas de los franciscanos estaban destinados preferentemente a la población española. El modelo implantado en Marruecos, el de la escuela hispano-árabe, había sido utilizado con anterioridad en otros espacios coloniales mediterráneos como en la Argelia francesa. Si España no dio cabida en su modelo educativo a la población berberófona, sí la dio a la población judía, con un modelo de escuela, en la que la enseñanza del árabe y del Corán eran sustituidos por el hebreo y el Talmud.

En abril de 1934 se ocupaba Ifni y el entonces coronel Capaz, en quien recayó la responsabilidad de la “conquista” del territorio, no parece que se propusiera aplicar en Ifni el modelo educativo de la zona Norte. Irene González lo atribuye a que en Ifni no hubo resistencia armada a la ocupación española, y, por lo tanto, no era necesario establecer una política educativa encaminada a controlar a la población. La llegada de militares españoles y sus familias, así como de comerciantes, generó nuevas necesidades, entre otras, educativas, para atender a las cuales creó las primeras escuelas. Con este fin se elaboraron en 1945 y en 1947 los primeros censos escolares sobre el número de niños y niñas en edad escolar. La elaboración de censos se proponía, por un lado, la creación de un grupo escolar, y, por otro, el establecimiento de la enseñanza obligatoria en Sidi Ifni. Los censos revelan que el alumnado procedía en su mayoría de la capital, es decir, de Sidi Ifni, que algunos procedían de la zona Norte del Protectorado, de Ceuta y Melilla, o de las islas Canarias. También, por supuesto, de la península. La primera escuela financiada por el

Ayuntamiento se creó en 1946, y en el mismo año se celebró la primera convocatoria pública de provisión de plazas de maestros. Los primeros nombramientos recayeron en un matrimonio, que ya habían estado destinados en el Norte de Marruecos, y que se trasladaron a Sidi Ifni para ejercer su función de docentes. Aunque no cabe hablar de una influencia directa del Norte en la política educativa de Ifni, la experiencia norteña pudo haber influido indirectamente en la política educativa aplicada en este último territorio.

Para atender la demanda educativa de la población en edad escolar de Sidi Ifni, se necesitarían, según la Ley de Educación Primaria de 1945, un total de treinta escuelas. La oferta educativa era a todas luces insuficiente. Pero el Ayuntamiento de Sidi Ifni, que ya había construido la primera escuela, no disponía de medios para construir otro centro escolar. En vista de lo cual, se decidió acudir al gobierno, proponiendo la construcción de escuelas que llevasen el nombre de personajes ilustres de ámbito nacional o local vinculados al franquismo. El Ayuntamiento de Sidi Ifni solicitó construir un centro escolar que rememorase la figura de Fernando Capaz, aunque esta solicitud no llegó a materializarse. No obstante, el nombre de Capaz se dio al primer grupo Escolar de Niñas creado por España en Sidi Ifni.

La Enseñanza Obligatoria se instauró en Ifni en 1948. Con este fin, se establecieron dos medidas destinadas a favorecer la asistencia a clase de los hijos de los españoles y a gestionar la escolarización de los hijos de los ifneños que trabajasen para la administración española. La escuela se convirtió en una herramienta de españolización, nos dice Irene González. Aunque las escuelas en Ifni no recibieron el nombre de “escuelas hispano-árabes”, respondían, por el tipo de enseñanza impartida, a este modelo. El calendario escolar en Sidi Ifni fijaba diferentes horas de entrada y salida del alumnado en función de su confesión religiosa, de manera que tanto musulmanes como católicos pudiesen recibir clases de religión de manera independiente. A la Escuela de Sidi Ifni vinieron a sumarse nuevas escuelas del tipo hispano-árabe en otros lugares del territorio. Con todo, los esfuerzos realizados para fomentar y extender la educación resultaron insuficientes.

La llegada al territorio de Ifni de un refugiado político nacionalista procedente de la zona de Protectorado francés vino a llenar una importante demanda de la población autóctona. Se trataba, como pedía la población ifneña, de dar mayor importancia a la enseñanza en árabe y del Corán. La escuela privada creada por este refugiado político ponía mayor énfasis en la enseñanza en lengua árabe, y a ella no tardaron en ir los hijos de comerciantes e industriales, e incluso los hijos de oficiales musulmanes del ejército español. Las autoridades españolas eran conscientes de que la creación de este tipo de escuelas representaba no solo un descrédito de su política educativa, sino también una pérdida del control colonial sobre la población ifneña, que podía, además, verse influida por ideas nacionalistas. La escuela creada por el refugiado político fue de corta duración, ya que, al ser trasladado fuera de Ifni, el centro educativo fue cerrado. España optó por la creación de escuelas con profesores arabófonos que gozasen de la confianza de las autoridades españolas. Así, se atendía a las demandas de la población, se aseguraba el control de los docentes y se incrementaba la proyección de España en Ifni. Irene González concluye que, pese a las coincidencias, no hubo políticas coloniales coordinadas entre el modelo educativo del Norte y el aplicado en Ifni entre 1934 y 1956.

Mohamed ben Attou, del Departamento de Geografía de la Universidad Ibn Zohr, dedica su artículo al tema “Sidi Ifni en la estela canaria: territorios y memorias, de la emigración clandestina a la geoestrategia transnacional: perspectivas de futuro”. Para Attou, todos los proyectos de partenariado marroquí-canario, en el marco de las relaciones bilaterales y de proximidad, no prosperaron, fundamentalmente por prejuicios e ideas preconcebidas. Lo primero de todo, Ifni evolucionó a partir de 1934 como un enclave colonial español en un territorio dominado por la colonización francesa. Así, los Ait Baamran, sociedad segmentada, se vieron atrapados en un doble juego de rivalidades étnicas y de potencias coloniales.

Attou nota que en el periodo de 1934-1958, la ciudad de Sidi Ifni representa una “isla” en la sociedad Ait Baamran, ya que, desconectada de su ambiente sociocultural, la sociedad urbana se identifica progresivamente con el modelo cultural colonial; la masa de la población ha pasado a estar compuesta de pescadores o soldados. La ciudad fue trazada a partir de 1935 siguiendo un plano ortogonal, en torno a un espacio vital y relacional (el centro) y un espacio de trabajo y producción (el puerto y los cuarteles). En 1959 la población del territorio ascendía a 52.995 personas, de las cuales el 9% eran de origen europeo. La densidad demográfica había alcanzado los 36 habitantes por km². En cuanto al contingente de civiles españoles, había un total de 2.118 habitantes, de los cuales el 20 % había nacido en Canarias, el 22% en la Península Ibérica, el 5% en Ifni y el resto en Marruecos o en otros lugares del extranjero.

La arquitectura de los edificios de Sidi Ifni es una mezcla de arquitectura occidental y andalusí, entendiendo por este último el modelo arquitectónico neomorisco. La dinámica comercial de principios de los años sesenta y los acontecimientos de los años cincuenta (la independencia de Marruecos en 1956 y la guerra de Ifni en 1957-58) aceleraron la construcción del puerto de Sidi Ifni. En cuanto al aeródromo, éste desempeñó un importante papel en el plano económico. La compañía Iberia mantenía dos vuelos regulares a la semana, que unían Larache con Las Palmas, con escalas en Sidi Ifni y Tarfaya, mientras que otros dos vuelos unían Sidi Ifni con Sevilla. Además de la actividad aeropostal y del tráfico de viajeros, los aparatos desarrollaban un importante tráfico de mercancías.

Tras pasar revista a las diferentes etapas históricas por las que atravesó Marruecos y la situación de Ifni, muy diferente de la de Marruecos septentrional, así como el papel de los Ait Baamran dentro del Ejército de Liberación marroquí, el autor concluye que Sidi Ifni se convirtió en un enclave “fossilizado”, donde el poder colonial exhibía el poder militar de sus barcos de guerra, pero era incapaz de atender a las necesidades de abastecimiento de una ciudad sitiada de 40.000 habitantes. El abastecimiento del enclave le estaba resultando muy costoso al poder colonial, razón por la que inició en 1962 la construcción de un puerto capaz de recibir desembarcos de más envergadura. De 1958 a 1969, el poder colonial intentó recuperar el tiempo perdido con la apertura hacia el mar, la lucha contra el desempleo y la ejecución de proyectos de construcción. Pese a la aceptación del “modelo cultural” español, los Ait Baamran se sublevaron contra el proyecto de naturalización de los ifneños en 1947, y, después, contra la ideología colonial de la nación “protectora”, difundida a través del currículo escolar. La estrategia de crear, desde la enseñanza primaria, una élite urbana fuertemente asociada al sistema colonial no tuvo el éxito deseado.

Después de la retrocesión de Ifni a Marruecos en 1969 (el libro pone erróneamente 1962), se produjo una aguda crisis económica, que llevó a una parte de la población a emigrar. Parte de la emigración, ya sea forzosa o voluntaria, es clandestina y abarca las categorías de edad inferiores a los 35 años (el 45%). Los solteros son los primeros candidatos a la emigración clandestina en una proporción del 38% del conjunto de la encuesta realizada a partir de una muestra de 53 emigrantes.

Attou reproduce varios cuadros, a saber: los emigrantes marroquíes en Canarias por lugares de nacimiento; los emigrantes marroquíes en las Canarias, según el tipo de documentación y el periodo de residencia; situación en el último trabajo que el encuestado y su cónyuge han tenido en 2009; ocupaciones comparadas en el empleo de los emigrantes marroquíes en las Canarias; ingresos mensuales declarados de los emigrantes marroquíes; y, por último, envíos de fondos migratorios desde Canarias por región y según su uso en el lugar de origen.

El autor, para terminar, analiza la situación de Ifni desde 2009 hasta nuestros días. La fecha de 2009 es importante, ya que, en virtud del reparto administrativo realizado en Marruecos, Sidi Ifni pasó a ser capital de provincia, y en el marco de la “regionalización avanzada” y en la perspectiva de una autonomía de gestión de las provincias saharianas, la provincia de Ifni se uniría a la nueva región de Guelmim-Uad Nun. En cuanto a la provincia de Tata, se uniría a la provincia de Souss-Massa. Todo ello llevaría a la constitución de una nueva área geoestratégica en torno al conjunto regional de Uad Nun. Para el autor, la reducción del aislamiento de Sidi Ifni pasa por una reimplantación en torno a las islas Canarias, aunque, a su juicio, eso no basta. Es preciso también que funcione de manera complementaria con el Sahara atlántico (Dajla, El Ayún) que están en el hub del interfaz del mercado africano.

Por último, Antonio M. Carrasco González dedica su artículo a “El extraño caso de la colonia de Ifni y su historia literaria”. Tras unas líneas sobre los antecedentes históricos del territorio y su conquista en 1934, sin olvidar la guerra o guerrita de 1957, después de la independencia de Marruecos en 1956, el autor del artículo reconoce que en Ifni no se daban, como en la zona Norte, las condiciones para que surgiera una literatura que tuviera como telón de fondo el territorio. Arturo Barea, que hizo su servicio militar, como sargento, en la zona Norte de Protectorado de Marruecos, dedica la segunda parte- la Ruta- de su excelente trilogía *La forja de un rebelde*, a contarnos lo que era “aquello” (la corrupción, el desastre de Annual, los métodos crueles de los legionarios...), o Ramón J. Sender, que sirvió en África cuando la guerra del Rif contra Abd-el-Krim, y en su magnífica novela *Imán*, narra las trágicas experiencias de Viance, un soldado de origen campesino. Nada semejante en Ifni.

Habría que esperar a 1998, es decir, casi treinta después de la retrocesión de Ifni a Marruecos, para que surgiera *El imperio de arena*, de Jesús Torbado, un escritor leonés, que ya había obtenido prestigiosos premios como el Alfaguara en 1963, y el Planeta en 1976. El personaje central de la novela es una mujer, Elisa Cifuentes, habitante de Sidi Ifni, y su peripecia vital. Carrasco admite que el personaje debe mucho a Juanita Narbona, de Ángel Vázquez en Tánger. Sidi Ifni aparece como una ciudad militar, en la que los mandos del ejército regían los movimientos de los habitantes y sus negocios. En vez de capital de una colonia, Sidi Ifni era una base militar. Para el autor de este artículo, *El imperio de arena* es la mejor novela sobre Sidi Ifni en español. No hay en ella grandes hallazgos estilísticos, pero está escrita de manera eficaz y el ritmo es ameno.

Los relatos nostálgicos de antiguos residentes, a base de recuerdos personales o familiares son numerosos, lo mismo que otros centrados en la guerra (o guerrita), en los que se ve la penuria del ejército español, “muy numeroso en hombres y muy escaso de material”. Aquí el “indígena”, es decir, el baamrani, es tratado con simpatía en contraste con la novelística sobre el Rif, en la que el rifeño es tratado “con desprecio, crueldad y odio”, según Carrasco. Aunque esta afirmación me parece a todas luces exagerada, pues si Barea habla del “salvajismo de los moros”, en cambio, Sender, en Imán, simpatiza con los rifeños.

Para Carrasco, la primera novela sobre la guerra es Humo y estrellas (2002) del periodista murciano Benjamín Amo. La novela recoge el relato de un veterano de Sidi Ifni que le cuenta su experiencia en la “mili” en el territorio en 1957, y cómo se vio involucrado en aquella guerra, que el régimen quiso ocultar a la opinión pública. A esta siguieron otras narraciones centradas en aquella guerra absurda.

Para concluir, Entre Mogador y Sidi Ifni recoge diferentes y múltiples aspectos de lo que fue aquel territorio, antaño cincuenta y una provincia de España, y hoy bastante desconocido de la mayoría de los españoles, excepto quizá de los canarios, y que esta obra colectiva nos ayuda a conocer mejor. Aunque muy completa, echamos de menos un artículo histórico dedicado específicamente a la “guerrita” de 1957-58.