

«REQUIEM» POR IFNI

Muchos españoles se preguntarán en estas horas de abandono que las circunstancias históricas mundiales nos han impuesto, cuáles habrán sido las razones por las que España haya reivindicado y después ocupado Ifni en las costas occidentales de África. La respuesta no es fácil de dar ni de ser comprendida, pues pertenece al patrimonio de tiempos pasados, de épocas en que era vital para los españoles el tener a raya las acciones piráticas de las marinas berberiscas contra nuestro tráfico marítimo, acciones que dieron lugar por nuestra parte a una reacción tan constante y enérgica que con el tiempo se convirtió en una línea de conducta estratégica, que se prolongaría a través de los siglos, dando su último fruto en Sidi Ifni, en un momento histórico en el que su ocupación era inoperante a los fines de los objetivos estratégicos para la que fue concebida.

La expulsión de los moros de Granada en la época de los Reyes Católicos, y la de los Moriscos en los días de Felipe III, crearon en el Norte de África unos focos de odio y revanchismo que en gran parte canalizó las acciones de las marinas piráticas berberiscas hacia los barcos y costas españolas. La duración de esta situación fue muy larga, prácticamente terminó durante el reinado de Carlos III en pleno siglo XVIII.

Las armas de España respondieron a este estado de cosas de dos formas: Defensivamente creando en todas las costas mediterráneas de la Monarquía una red de alerta, formada por torres vigías y pequeños castillos situados en todos los puntos de la costa en el que era posible fondearan o vararan las embarcaciones de los piratas norteafricanos, edificándolas en tal número, que sus ruinas forman parte consustancial del paisaje mediterráneo. Esta red de alerta estaba hecha para avisar y servir a las milicias locales costeras, perfectamente organizadas, dando tiempo a que pudieran presentarse en el lugar del desem-

barco y rechazarlo, aunque no siempre se lograba; pero de todas formas consiguió contenerlo en gran parte.

Ofensivamente, la línea de conducta española fue la de ocupar puntos bien situados en la costa norteafricana, con objeto de neutralizar las acciones enemigas, servir de vigia constante de sus movimientos, adivinando sus intenciones y avisando de las salidas que parecían peligrosas, o bien servir de base a operaciones de penetración y conquista. Esta política tuvo, a su vez, dos facetas, según la naturaleza de las posiciones ocupadas, la de plazas o bases navales, cuando estaban situadas en el continente y encerraban una población de cierta consideración, y la de peñones cuando se trataba de islas o isletas cercanas a la costa más fáciles de defender. Todas ellas recibían el nombre de presidios, por ser así como se llamaban las fortalezas. Hubo una época en la que se trató de ocupar todas las islas que jalonan el Norte de Africa. Esta política recibió el nombre de «Política de peñones», que hemos mantenido casi hasta nuestros días, pues todavía conservamos restos de ellos. Incluso alguno ha dado nombre a una isla española; así, la de Tabarca, en Túnez, cuando fue evacuada en el siglo XVIII en tiempo de Carlos III por inoperante, se trasladó la población en masa a la Isla Plana, frente al Cabo de Santa Pola, que tomó el nombre de la africana. La población, casi toda genovesa, conserva los apellidos italianos de sus progenitores.

El primer punto ocupado fue Melilla, en 1497, por Pedro Estopiñán, seguido de Mazalquivir, en 1505. En 1508, Pedro Navarro ocupa el peñón de Vélez de la Gomera. En 1509, Orán, que se convirtió en nuestra primera plaza del Norte de Africa. En 1510 caen Bugia y Tripoli; en el mismo año se ocupó el peñón de Argel, con propósitos neutralizadores de aquella ciudad pirática. En 1535 se ocupa Bicerta, la Goleta y Bona. Las islas de Gelves se intentaron ocupar, pero la jornada terminó en desastre.

Con ocasión de la incorporación de Portugal a la corona española, las plazas de Ceuta, Tánger, Mazagán y Mogador, refuerzan el cinturón de hierro con que la Monarquía española trataba de rodear al Africa del Norte.

En 1610 se conquistó Larache y Mehedia, que los españoles denominamos «La Mamora». En 1673 se ocupó el peñón de Alhucemas. Otras diversas islas e islotes fueron ocupadas a lo largo de Africa, que llegaron a ser españolas

¹ Organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII. Felipe Olesa, pág. 985.

casi todas durante algún tiempo. Las luchas por estas conquistas, su defensa o su pérdida, llena gran parte de la Historia de España de la época. Existen alusiones a ellas en nuestra literatura del Siglo de Oro, nuestros mejores poetas las cantaron o lloraron, el alma popular era consciente de su importancia y sabía que formaban parte de una de nuestras más importantes líneas de conducta estratégica nacionales; los presidios y peñones africanos eran consustanciales miembros de la Península, ya que en gran parte descansaba en ellos su seguridad.

Sin embargo, poco a poco fueron perdiendo estas posesiones su importancia, especialmente a medida que las marinas piratas berberiscas perdían ímpetu y eficacia al desarrollarse la marina vélica en toda su plenitud, ya que los pueblos norteafricanos no eran capaces de construir ni de mantener los complicados navíos y fragatas de las marinas europeas. Por esta razón, en el siglo XVIII sólo se conservaban Orán, Mazalquivir, Melilla, Ceuta, el peñón de Vélez, el de Alhucemas y las Chafarinas como presidios africanos. A finales de este siglo abandonamos Mazalquivir y Orán. También contribuyó en ello el hecho de que el control de los mares, especialmente en el Mediterráneo, se iba haciendo cada vez más eficaz y estas plazas se hacían inoperantes y anacrónicas. Pero fue la conquista y colonización de Argelia por los franceses lo que marcó el fin de esta situación, y los puertos de Africa del Norte dejaron de ser nido de piratas para convertirse en pueblos abiertos al comercio marítimo mundial. Entre los españoles, los peñones y plazas de soberanía comenzaron a languidecer; pero en la conciencia popular, en los sentimientos de seguridad tradicionales, la «política de peñones», como línea de conducta estratégica para la seguridad de las costas propias, no había muerto. Por ello, los canarios, audaces pescadores de la plataforma continental del Noroeste de Africa, cuando se terminó felizmente para las armas españolas la Guerra de Africa de 1860, se acordaron que, en la época de la conquista de las Islas Canarias, España ocupó, en la costa africana de enfrente de las Islas, una posición que fue bautizada con el nombre de «Santa Cruz de Mar Pequeña», que, tras diversas vicisitudes y vida un tanto precaria, se perdió en el año 1524, como consecuencia a una fuerte epidemia que asoló al archipiélago canario, que les impidió enviar un socorro eficaz. La ubicación de la pequeña colonia con el tiempo se perdió. Pero los pescadores canarios, que necesitaban un punto de apoyo en las costas de Africa siempre hostiles, pensaron aprovechar la ocasión y conseguir uno, valiéndose de ser el general O'Donnell, Generalísimo de

los Ejércitos y presidente del Gobierno, paisano suyo, ya que nació en Tenerife, enviándole una comisión durante las negociaciones de paz, a fin de que tratara de conseguir del sultán unos terrenos en los confines del Atlas, donde en otro tiempo se mantuvo la fortaleza de Santa Cruz de Mar Pequeña.

Ganado el general por sus paisanos, consiguió que en el tratado de paz, en su cláusula 3.ª, el emperador de Marruecos se comprometiera ceder a su Majestad Católica, en la costa del Océano, junto donde estuvo Santa Cruz de Mar Pequeña, el establecimiento de una pesquería. En realidad, en el tratado no se precisaba el lugar, añadiendo el Sultán, durante las conversaciones, que ese territorio estaba prácticamente fuera de su jurisdicción, ya que por allí no se le obedecía. De esta forma, el sentimiento popular estratégico que se había formado a través de los siglos, dio su último fruto, consiguiendo el postrer presidio africano, de la serie que había jalonado con fortalezas españolas todo el Norte de Africa, aunque su valor real fuera muy dudoso, y por ello no se ocupó hasta 1934, es decir, casi setenta años después de firmado el Tratado.

Durante los años que siguieron a éste, hubo por nuestra parte varios intentos para hacer la ocupación efectiva, creándose comisiones mixtas hispano-marroquíes para fijar el lugar del establecimiento antiguo, sin conseguir precisarlo. La política que sobre el particular siguieron los sultanes fue la de decir que sí, pero luego no hacer nada, es decir, dando largas al asunto. Una de las razones en que apoyaban esta conducta era la incertidumbre del lugar del emplazamiento de la antigua fortaleza española, pues ni nosotros mismos nos poníamos de acuerdo en la verdadera ubicación.

Varias pequeñas expediciones navales trataron de fijarlo; la más importante, al menos la que tuvo mayores consecuencias, fue la llevada a cabo por la fragata «Blasco de Garay», que identificó el lugar en donde estuvo en otro tiempo Santa Cruz de Mar Pequeña, en la desembocadura del río Ifni, que, como todos los de aquella costa, es cauce más que río, pues sólo trae agua cuando llueve mucho. El famoso historiador naval, Fernández Duro, la dio como buena, pero esta opinión produjo acaloradas discusiones entre la gente docta de la época; así, el director de la dirección de Hidrografía, don Pelayo Alcalá Galiano, lo negó, dando como situación exacta la desembocadura del Xbica. El director de la Sociedad Geográfica española, señor Coello, opinó en contra de las hipótesis anteriores, situándolo en la desembocadura del Nun.

Cón estas discusiones el que salía ganancioso era el Sultán, que se apoyaba en ellas para continuar dando largas. El Gobierno estaba perplejo, sin saber a

“REQUIEM” POR IFNI

qué carta quedarse; pero por fin, en el año 1878, por Real Orden, decidió que fuese Ifni el lugar reivindicado. La razón de todo ello era que faltaban motivos de peso para la ocupación y, como consecuencia, voluntad de conseguirla.

Otras preocupaciones nacionales de más importancia hicieron que la ocupación de Ifni fuera relegada al olvido, quedando casi como recuerdo de la famosa reivindicación un pequeño rectángulo en los Atlas escolares de la época en los que, situado un tanto a ojo, se podía leer el nombre de Santa Cruz de Mar Pequeña. Pasaron los años; algunos incidentes, tales como el apresamiento de la tripulación de un pesquero perdido en aquellas aguas, recordaba de cuando en cuando a la opinión pública nuestra reivindicación.

En 1883, la fragata «Ligera» fue enviada con la misión de reconocer y ponerse en contacto con los jefes indígenas de aquellos territorios, pero sin ningún resultado práctico. En 1884 se ocupa Río de Oro y el Sahara, declarando ese año oficialmente nuestra decisión de ponerse bajo protectorado español el área comprendida entre Cabo Bojador y Cabo Blanco.

Dado el sesgo de los acontecimientos internacionales de la época, nuestra acción africanista no era vista con buenos ojos por Francia. Por otra parte, los sucesos en Cuba y Filipinas nos obligaban a no distraer nuestras fuerzas en Africa. No obstante, en 1900, es decir, en unos momentos muy difíciles para España, como consecuencia de la pérdida de aquellos territorios, se logró firmar un Tratado con Francia, en la que se nos reconocía el Río de Oro actual, que, a pesar de lo absurdo de alguno de sus límites, se consiguió para España un territorio de 180.000 kilómetros cuadrados, resolviendo a nuestro favor la propiedad de una costa frontera a las Islas Canarias.

Por aquellos años, Marruecos se hundía en la anarquía; la intervención de Francia se hacía cada día más intensa, muchas veces en contra de nuestros intereses; pero nosotros acabábamos de salir de una guerra con Norteamérica, en la que habíamos perdido los últimos girones de nuestro Imperio, y el país no estaba preparado ni con ánimos para nuevas aventuras. No obstante, en el campo diplomático se siguió luchando, aunque en condiciones muy difíciles, para defender nuestros intereses africanos, y aunque en precario conseguimos algunos frutos por no abandonar la lucha.

Las etapas más salientes de este período fueron: la visita del Kaiser a Tánger en el año 1905. La Conferencia de Algeciras de 1906. Los sucesos de Casablanca en 1907. El Acuerdo franco-alemán de 1909. La ocupación de Fez por los franceses en 1911, y, por último, el Convenio Hispano-Francés de

1912, en el que se fijaron las fronteras de nuestro Protectorado, tal como las hemos conocido, dejándose a Ifni aislado de las posesiones españolas.

Tal es, en líneas generales, la historia de los hechos y Tratados internacionales que han tenido repercusión sobre nuestros derechos sobre Ifni; en todos ellos se hablaba de esta futura posesión de una forma marginal, más bien romántica, sin tomarla nunca demasiado en serio; solamente en 1911 se pensó de nuevo en ocuparlo, preparándose una pequeña expedición, pero la inminencia del Tratado que se estaba concertando con Francia hizo que a última hora se desistiera de llevarlo a cabo.

Pasaron los años; llegó 1933, en el que a Francia le quedaba por pacificar en Marruecos una zona comprendida entre el Alto Atlas y el Uada Draa, decidiendo llevar a cabo operaciones que redondeasen de una vez para siempre su pacificación total. En la fachada marítima de esta zona aún insumisa se encontraba Sidi Ifni, al que teníamos derecho según los Tratados. Si no era también ocupada se podía convertir en un área de refugio para los disidentes, desde donde se podían montar agresiones a las zonas sometidas. Francia planteó esta situación a nuestro Gobierno, dándole la alternativa de ocuparlo o abandonarlo a los franceses. Se decidió por la ocupación y ese mismo año se formó una pequeña expedición que embarcó en el transporte «Almirante Lobo»; pero la cosa había sido tan rápida, que la acción política a desarrollar con los jefes indígenas, siempre tan importante en esta clase de operaciones, no estaba madura, y al presentarse el buque delante de la costa hubo dificultades con ellos, optando por retirarnos y esperar mejor coyuntura. En efecto, al año siguiente, con una mejor preparación, se envió una nueva expedición acompañada por el cañonero «Dato», desembarcando su jefe, el coronel Capaz, que tomó posesión de Ifni en nombre del Gobierno español. Desde entonces ha permanecido bajo nuestra soberanía, creciendo poco a poco en importancia, dando lugar al nacimiento de una bella ciudad española con las características perennes de nuestros presidios africanos.

En 1957, miembros del F. L. N. marroquí, que tenía organizadas unas bandas en el Sur de Marruecos, atacaron a nuestras posesiones de la zona, retirándose sus guarniciones a un recinto fortificado alrededor de la ciudad, en donde podían establecer mejor la defensa, continuándose hasta ahora en esta situación sin que se hayan repetido estos actos. La historia de nuestros presidios del Norte de Africa es siempre la misma.

“REQUIEM” POR IFNI

¿Ha merecido Sidi Ifni todos los esfuerzos y gastos hechos durante treinta y cuatro años para poderlo mantener en nuestras manos? La Historia la hacen los hombres y las circunstancias. No es posible, en general, hacer recaer la culpa de lo sucedido hoy a las generaciones anteriores alegando el que no fueran capaces de hacer predicciones a largo plazo. Así, ¿quién iba a suponer en 1934 el nacimiento de una política mundial anticolonialista y el abandono de Marruecos por Francia y España en tan breve plazo? La segunda Guerra Mundial, surgida entre los acontecimientos de aquellos días y los de 1956, fecha de la independencia de Marruecos, trastornó la política de las naciones europeas, conmoviendo al mundo hasta sus cimientos. La entrada en escena, como superpotencias, de la U. R. S. S. y los Estados Unidos sumergió a aquellas naciones hasta entonces árbitros de la política mundial, imponiendo al mundo el giro histórico del que hemos sido testigos, dando lugar al nacimiento de multitud de naciones, muchas de ellas improvisadas, sin cuadros dirigentes, sin economía propia, sin conciencia nacional, sino más bien tribal, que son juego de la demagogia o de jefes improvisados y cambiantes. Afortunadamente, no es éste el caso de Marruecos, nación antigua, mediterránea, con hondas raíces romanas y clásicas, cuya arabización ocasional fue debida a circunstancias imprevisibles y causa de su separación de la cultura occidental europea, lo mismo que hubiera sucedido con España si nuestros antepasados no hubieran luchado tesoneramente por mantenerse por encima de todo como miembros del mundo occidental.

Si analizamos los hechos, el Protectorado de Marruecos vino como consecuencia de la expansión colonialista africana del siglo XIX y de la anarquía en que había caído este reino a lo largo de este siglo, con caracteres de disolución en sus postrimerías y principio del siglo XX. Sidi Ifni constituyó el último impulso de la «política de peñones», cuyo recuerdo fue resucitado por los canarios en un momento de euforia nacional, como consecuencia de la victoriosa guerra de Africa de 1860. Como hemos podido ver a través de este sucinto relato, los Gobiernos que se sucedieron en España hasta el año 1934 no tomaron nunca demasiado en serio la reivindicación, pues comprendieron que los tiempos habían cambiado y estas plazas eran prácticamente inoperantes.

Respecto a la posible explotación económica, Ifni nunca ha servido para nada. Situada en una región semidesértica, no constituyendo la salida natural de comarca o valles agrícolas o ganaderos, sin riqueza minera de ninguna cla-

se, con una población escasísima, pobre y atrasada, que no puede formar por sí un mercado, ya que vive sobre el terreno de forma muy precaria y elemental, ha hecho que no se haya nunca pensado en él como objetivo económico.

Dentro de este capítulo de la economía, podemos incluir las esperanzas canarias apuntadas a primera hora sobre su aspiración, muy legítima, de poseer una factoría pesquera en la costa sur del Atlas, pero para la que Sidi Ifni no tiene condiciones de ninguna clase. Como más adelante veremos, está abierta a todos los temporales atlánticos, sin puerto y sin posibilidades de construirlo, con una zona de fondeo muy precaria y difícilmente comunicada con tierra. Pensamos que les debe de haber servido de muy poco a los pescadores canarios y españoles en general, ver la bandera española en la costa, ya que no les podía servir como punto de apoyo de ninguna clase. No podemos decir lo mismo de Río de Oro, pues el solo hecho de ser una larguísima costa en la que se encuentra una de las plataformas continentales de mayor riqueza pesquera de la Tierra, es motivo más que suficiente para nuestros intereses pesqueros, además desde un punto de vista hidrográfico, aunque es costa difícil, cuenta con algunos refugios y lugares capacitados para crear en ellos puertos, no sólo para pesqueros, sino también para cargueros de mineral, con el fin de poder sacar la riqueza minera del Sahara. En resumen: Ifni no tiene posibilidades marítimas de ninguna clase.

Si examinamos su situación y valor desde un punto de vista estratégico, lo primero que salta a la vista es que está casi totalmente incomunicado con el mar, y su contacto con el mundo exterior por vía marítima es un verdadero problema.

Toda la costa del Noroeste de Africa es casi continua, sin apenas recortes, carentes de bahías ni cabos salientes que la protejan de los vientos dominantes. Por otra parte, a las pésimas condiciones hidrográficas se unen las meteorológicas, que revisten un carácter muy especial. Ambas cualidades la convierten en una de las costas más inhóspitas que existen. La gran plataforma continental que la rodea tiene profundidades inferiores a 40 metros, lo que da origen a la gran riqueza pesquera, pero también es causa del aumento de la altura de las olas, produciéndose unas líneas de rompientes en la costa de tal magnitud, que hace peligrosísimo el desembarco en ella de toda clase de embarcaciones, convirtiendo en una verdadera hazaña marinera su realización, incluso para las embarcaciones especializadas en desembarcos surgidas en la Segunda Guerra Mundial.

“REQUIEM” POR IFNI

El mecanismo de la gran marejada que se forma en estas costas no fue conocido hasta que el Estado Mayor norteamericano decidiera el desembarco en el Norte de Africa, conocido por la «Operación Thorch». Se encargó a especialistas en hidrografía y metereología el estudio de las causas del oleaje en estas regiones, con el fin de poderlo predecir y elegir el momento más favorable al desembarco. Después de profundos estudios pudieron conocer el tiempo que tarda en llegar allí la gran ondulación producida por los temporales atlánticos que se suelen generar en las Bermudas, Groenlandia, Azores y otros puntos. Se llegó a la conclusión de que la distancia existente entre el punto de la formación del vórtice del temporal y la costa africana era recorrida entre seis y tres días, dependiendo de la situación de aquél. Ahora bien, como en el Atlántico se crean bajas productoras de temporales, con un ritmo menor de seis días, es casi imposible el encontrar días de calma o al menos, manejables en aquellas costas, en donde llega siempre la mar tendida por provenir de temporales lejanos; pero al entrar en la plataforma continental se arbola, aumentando considerablemente la altura de ola, formándose al llegar a las playas unas filas de rompientes con un poder destructor de tal calibre, que hace casi imposibles los desembarcos. No obstante, se pudo llegar a su predicción, así como a la de la altura de la ola, dato importantísimo para saber si las embarcaciones serán capaces o no de varar con cierta seguridad.

A todas estas dificultades hay que sumar las que producen en el momento del desembarco las corrientes costeras de gran intensidad existentes, así como también la violencia de los vientos terrales o brisotes que soplan con gran constancia y fuerza en determinadas épocas del año, que levantan mar del Nordeste, ya que en esta área es en donde comienzan a originarse los vientos Alisios, y que al mezclarse con la mar tendida del Noroeste proveniente de los temporales atlánticos lejanos, levanta una marejada confusa de todas direcciones, muy difícil de manejar por las pequeñas embarcaciones.

Dado que Sidi Ifni está enclavado en esta costa de que hablamos, varar en su playa es un verdadero problema, quedando el hasta ahora nuestro territorio, aislado del exterior por imposibilidad de desembarco durante veinte a veintidós días al mes por término medio, no siendo raro el que tengan los barcos que la abastecen permanecer fondeados diecisiete días, y aún más, esperando para barquear algunas horas, y después si no han conseguido desembarcarlo todo, continuar fondeados en espera de mejor suerte.

El abastecimiento de Ifni ha sido siempre un verdadero problema, no ha-

biendo sido posible habilitar un puerto, debido a la profundidad y extensión de las rompientes que ciñen aquellas costas, formando un muro infranqueable. Además, la naturaleza de las corrientes y los fondos de arena, siempre en movimiento aterrían el puerto en poco tiempo, caso de que hubiera sido posible construirlo.

Al objeto de obviar el inconveniente de las rompientes, se ideó construir un teleférico, con un punto de amarre antes de éstas, y el otro en la costa, de esta forma se supuso podría salvarse el obstáculo que presentan. Con grandes trabajos y no pocos gastos se construyeron en Las Palmas unos cajones de cemento flotantes, que remolcados a Sidi Ifni, e inundados en un punto elegido, sirvieran de punto de amarre del cable en la mar; así se hizo, armándose el transbordador felizmente. Los barcos atracan en esta especie de isla, allí descargan y el teleférico hace el resto. Se consiguió con ello aumentar el número de días hábiles para el desembarco, pero no el suprimir por completo el terrible inconveniente, ya que, por estar situados los bloques en plena mar, bate allí mucho, no pudiendo atracar a él los barcos todos los días, y cuando lo hacen permanecen en un continuo desasosiego por los golpes que dan contra el muelle con gran peligro de averiarse gravemente. No obstante, estos inconvenientes, se consiguió mejorar notablemente el aislamiento.

Después de lo expuesto se comprenderá fácilmente que el abastecimiento de la plaza se convierte en un problema logístico de gran magnitud, especialmente en situaciones de emergencia. Suponemos por ello con cierta verosimilitud, que la antigua Santa Cruz de Mar Pequeña no pudo ser sostenida por esta causa y no por la epidemia ocurrida en las Canarias con que las crónicas de la época intentan justificar su pérdida.

El aeródromo existente ha ayudado mucho a la resolución del problema de las comunicaciones, pero con sus limitaciones naturales, sobre todo ha sido de un gran alivio para el personal, correspondencia, etc., pero la vida de la guarnición exige una serie de productos y elementos pesados en tan gran cantidad, que solamente las comunicaciones marítimas son capaces de poderlo suministrar de una forma regular.

En resumen, los problemas logísticos que plantea Ifni son de tal categoría, que anulan las ventajas estratégicas que puedan desprenderse de su posición geográfica.

Queda por examinar su proyección diplomática. Hay quien opina que lo único que nos ha proporcionado Ifni ha sido complicaciones políticas, gastos

"REQUIEM" POR IFNI

no pequeños, y a veces contrariedades y disgustos. Visto el asunto desde un punto de vista simplista, puede que esto sea cierto, pero es preciso recordar que toda propiedad, por el solo hecho de poseerla y mantenerla, siempre tiene un valor, y éste puede, en un momento dado, hacerse efectivo, bien como venta o como pieza de trueque. Las relaciones diplomáticas están siempre basadas en un estira y afloja, según manden las circunstancias y coyunturas de cada momento histórico. El toma y el daca constituye la herramienta normal de la diplomacia, pero si no se posee nada, nada se puede ofrecer, ni mucho menos obtener, haciéndose el juego diplomático imposible o, al menos, muy difícil. Bien es verdad que no estamos en el siglo XVIII, en el que en los tratados de paz, y en general en toda negociación diplomática, se recurría siempre a las piezas de trueque; pero así y todo, existen ciertas prácticas que siempre tiene valor; por ello, Ifni es todavía una pieza de cierta importancia en el tablero político diplomático que no puede desvalorizarse.

En fin, Sidi Ifni se va sin pena ni gloria, bajo muchos aspectos, entre ellos, el económico es mejor que se vaya; pero, sin embargo..., no es sino con cierto sentimiento como lo vemos separarse de la sombra protectora de nuestra bandera. Creo que la mayor parte de los españoles comparten nuestro estado de ánimo.

ENRIQUE MANERA.

