



2009

MI REGRESO AL SÁHARA

35 AÑOS DESPUÉS

**Relato de mi regreso
al Sáhara
35 años después**

PRÓLOGO DEL RELATO DE MI REGRESO AL SÁHARA

- VERSIÓN FOTOGRÁFICA-

Hacia muchos años que por mi mente pasaba la idea de visitar en alguna ocasión el Sáhara Occidental. Tenía curiosidad por volver a ver los lugares en donde pasé más de un año cumpliendo mi servicio militar, pero la situación del territorio ocupado por Marruecos no parecía aconsejar un viaje turístico.

El descubrimiento en el 2005 de la Web “La Mili en el Sahara”, despertó en mí recuerdos dormidos. Los encuentros con antiguos compañeros, el contacto con muchísimos veteranos del Sáhara, bien por Internet, o en los Encuentros Nacionales que se celebran anualmente, nos ha “sumergido” en una “segunda mili”, que diría mi buen amigo Julio Muñoz. Que decir que esta movida me había agudizado el deseo del viaje. No sé explicar el porqué de la atracción de volver a dónde pasé tanto tiempo separado de los míos, aguantando la disciplina militar y otras situaciones que a muchos de los actuales jóvenes les parecería insoportable.

Cuando menos lo esperaba, mi amigo Joan, veterano del Sahara, me informa de que participa en un Raid Automovilístico/Solidario con vehículos 4x4 que partirá de Tánger y atravesará de norte a sur todo Marruecos, llegará hasta El Aaiún y Smara, y al que yo también puedo apuntarme.

La idea me seduce, atravesar Marruecos de norte a sur era otra vieja aspiración, pero al mismo tiempo, me parecía difícil poder realizar mi sueño por diferentes circunstancias: No disponía de vehículo apropiado, Mi esposa no creo que estuviese dispuesta a aventurarse en un viaje de esas características, y yo jamás he dejado a María en casa.

La sorpresa surgió cuando mi paciente compañera, apercibiéndose de mis deseos, me anima a embarcarme en la pequeña aventura sahariana sin importarle “quedarse en tierra”(supongo que resignada) y al frente de nuestra pequeña empresa durante mi ausencia.

Rafa Priego, director del Raid, encuentra una solución a lo del todo terreno y ya, sin circunstancia que me lo impida, me “alisto” a la expedición sahariana.

Días después, tengo la agradable sorpresa que Marta y David también desean venir. El entusiasmo que ya sentía aumenta considerablemente y la espera me impacienta... El paso de los días parece detenerse.

He hecho un relato del viaje un poco largo, dilatándome excesivamente en algún pasaje, por lo que temo pueda aburrir a quien lo lea, pero mi intención no ha sido escribir pensando en un exitoso relato. Sencillamente solo he pretendido dejar constancia de las sensaciones tenidas, ahora que la memoria está todavía fresca, y divertirme un poco. En definitiva, es una lectura exclusivamente para el entorno familiar, incluyendo a mis amigos saharianos que, por tratarse del “Territorio”, pueden encontrar cierto interés.

En esta versión fotográfica, he añadido una selección de fotografías, tanto mías, como de Marta y David, incluyendo también algunas de mis amigos veteranos, Fernando y Miguel Ángel.

Para contrastar los cambios habidos, o simplemente como curiosidad y atractivo para los que desconocen –muchos- “nuestra historia” del Sahara Occidental, también alterno algunas fotografías de la época española, unas pocas mías y el resto “robadas” a compañeros veteranos, fotos que están publicadas en la web sahara-mili.net.



*

03 de Abril REUS – CAÑOS DE MECA

En los días previos al viaje, todavía me parece extraño que este llegue a cumplirse, pero nada que lo impida sucede y por fin, el día 3 de abril, a las 5:30 de la mañana, partimos en mi coche con dirección a Caños de Meca, en la provincia de Cádiz.

Solamente hacemos una breve parada para desayunar y otra para comer. Tal es mi ánimo por la expectativa del viaje y por la presencia de mi hija Marta y su pareja, David, que los casi 1.100 Km. se me hacen cómodos. Otro aliciente también es que en Caños de Meca nos encontraremos con mis entrañables amigos veteranos del Sahara, Joan Martínez Esquiús, Fernando J. de la Cuesta y Miguel Ángel Font.

Mientras atravieso la llanura manchega, mi mente no para de elucubrar sobre lo que podré ver, pues en el programa del recorrido veo muchos kilómetros por día y eso es lo que más me inquieta, no por las palizas diarias, que a largos viajes en coche estoy acostumbrado, sino por el limitado tiempo que nos quedará libre para visitar las plazas en cada etapa. Pero esta pequeña inquietud apenas reduce la prometedora expectativa de atravesar Marruecos de Norte a Sur hasta llegar al Sahara Occidental, después de recorrer más de 3.000 Km. desde casa e ir viendo la transformación de la vegetación hasta alcanzar el puro desierto, descender en coche desde los 41° hasta los 26° latitud Norte.

Viajar en avión es muy cómodo, pero poco romántico. Entrás en el pájaro de acero cerca de tu casa y sales de él en cuestión de pocas horas, en otro entorno muy diferente, perdiéndote la evolución paisajística, urbana, cultural, climática..... y tantas otras sensaciones.

En diez días recorreremos más de 6.000 Km., demasiado rápido vuelvo a pensar, la incertidumbre sigue latente en mi mente ¿podremos realmente “saborear” los lugares por donde pasemos? Quizá dejaremos de visitar tantas cosas, pero estamos atrapados por el programa del I RAID SOLIDARIO PURA VIDA 2009, el cual, por otra parte, nos permite hacer este viaje asistido por una organización, cosa importante en las “incierto provincias del sur” de Marruecos, o mejor dicho, en el Sahara Occidental ocupado. ¡Nada! desecho estos pensamientos y prosigo con optimismo el agradable viaje en un día soleado cruzando España.

Cuando pasamos por la circunvalación de Sevilla, recibo la llamada de Joan preguntando nuestra posición. El “Suzuki Gran Vitara” de Joan, con sus acompañantes Fernando y Miguel Ángel y un Camión Dakar, se encuentran a

unos 40 Km. por delante nuestro. Me anima a que les alcancemos, pues van al ritmo del gigantesco 6x6 ¡Qué ironía! pues en Marruecos comprobaría que aquel camión era capaz de alcanzar los 160 Km./hora.

Después de más de 11 horas y haber recorrido 1.076 Km., parando brevemente para desayunar y más tarde para una rápida comida, y con la anécdota de un pequeño despiste en una traidora bifurcación de la provincia de Cádiz, llegamos al camping “Caños de Meca”, cerca de Barbate, acompañando ya a mis amigos y al impresionante camión con su conductor Javi y el pasajero accidental, el doctor cardiólogo Genís Carrasco, miembro de “RADJEM”, a los cuales habíamos atrapado mientras repostaban en una estación de servicio a pocos Km. del final de este primer recorrido.



Contactamos con los compañeros saharianos antes de Caños de Meca

El ambiente en el camping es de expectante ilusión en todos los participantes. Se percibe la mal disimulada alegría de todos y ello multiplica el gozo colectivo. Siempre recordaré la magia de aquella tarde primaveral, con nueve días por delante sin problemas de trabajo, nueve jornadas, cada una

diferente, todas ellas para absorber sensaciones nuevas y, además, con mis hijos y mis amigos.

Una vez acomodado el equipaje en el bungalow y recibir gorra, camisa y documentación del Raid, me voy con Marta y David a visitar la relativamente cercana playa y el cabo de Trafalgar, escenario de la histórica batalla marítima donde la flota hispano francesa se enfrentó a la inglesa con negativo resultado.

Después de pasar un rato agradable en un bonito paisaje todavía no destrozado por bloques de apartamentos y aparatosos hoteles, en una playa casi desierta, recibiendo la suave brisa de poniente y la madurez de una tarde soleada, regresamos al Camping.

Estamos a la espera de la recepción con cóctel que nos ofrecen las autoridades de Barbate. Parece retrasarse pero nos da igual, la animada charla con gente interesante ¡Qué buen tertuliano! el doctor Genís. Las anécdotas y vivencias que se exponen en el corrillo, nos abstraen y apenas nos apercebimos que ya tenemos encima la noche, que ya teníamos que haber cenado y que iremos tardísimo a dormir, teniendo en cuenta que a las 4:00 de la madrugada nos levantaremos.

Momentos antes de la recepción, tenemos la sorpresiva visita de un compañero veterano del Sahara que vive en la zona, se trata de Octavio, “el Maestro Armero”. El Cóctel es ligero y las autoridades no se hacen pesadas, pasando con cierta rapidez a la cena. Esta es alegre, se brinda por un exitoso Raid con el buenísimo cava de Joan y pasadas las 12:00 nos retiramos a descansar. Dormiremos poco más de tres horas y será el inicio del déficit de descanso que iremos acumulando durante todo el viaje y que ya lo empezamos ayer en casa, al acostarnos y levantarnos a horas similares a las de hoy.



David y Marta –pareja feliz- en la playa de Caños de Meca, al fondo, el faro del Cabo de Trafalgar



Ahora con un padre feliz y deslumbrado por el Sol descendiente

04 de Abril CAÑOS DE MECA - AGADIR

A las 4:00 ya estoy levantado, extrañamente no tengo sueño y tampoco noto cansancio ¿me estaré volviendo joven? o es quizás la emoción latente que a dotado de fogosidad mi cuerpo y mente?

A las 5:00 de la mañana, de un camping sumergido en total oscuridad, partimos hacia Algeciras para atravesar el estrecho hasta Tánger. Me sorprende la velocidad con la que recorreremos los 80 km. Todavía no ha amanecido y en la N-340 apenas hay tránsito. Con mi coche me “pego” detrás de uno de los camiones “Dakar”, manteniendo la distancia prudencial, pero sin dejar que se aleje demasiado para distinguir bien sus frenadas y trazado de curvas, pues una densa niebla ha hecho su aparición durante buena parte del recorrido y no conozco la carretera. La velocidad es constante hasta Algeciras, pero estamos en España y todavía nos se han “destapado” del todo unos conductores aficionados a correr. El convoy de veintidós todo terreno y los dos potentes y preparados camiones forman una nerviosa serpiente que se desliza convencida y arrolladora a su objetivo ¡EL SAHARA!

En el aparcamiento de la estación marítima –de pago- dejo mi turismo, confiando que dentro de nueve días el “sablazo” no deje maltrecha mi economía. En cuanto estemos en Marruecos, iremos en todo terreno conducido por su propietario, Hamid.

El Ferry, con una hora de retraso, se hace por fin a la mar. Nunca he entendido estos retrasos tan abultados, teniendo en cuenta que no existe causa a la vista que lo produzca. Navegamos durante casi dos horas y media contemplando simultáneamente la costa española y la africana. Distingo el perfil de Ceuta, ciudad que visitaré antes de dos meses durante el V Encuentro Nacional de Veteranos del Sahara. Marta y yo contemplamos unos delfines saltando fugazmente sobre las aguas ¡ya ha empezado nuestra modesta aventura! y los sentidos en perfecta puesta a punto para absorber todo lo nuevo que nos espera. Marta tampoco disimula su entusiasmo. David, más introvertido, también delata su alegría, y yo, no sé que exteriorizo, pero me siento eufórico y contento.



Travesía en el Estrecho.



Recuperando el sueño pedido.

Desde la cubierta observo como va creciendo el perfil de la otrora tradicional ciudad de espías, Tánger. Ligeramente elevado sobre una colina lo que parece el barrio histórico, o parte de él, cercano al puerto. Sobresalen los minaretes y, en el lateral occidental, aprecio tramos de muralla medieval. A la izquierda del puerto, pequeño comparándolo con el de Tarragona, se extiende una larga playa acompañada de un muro de edificios frente al mar con estética similar a cualquier ciudad costera mediterránea. Empiezo a lamentar que no podré visitar la ciudad y estaré limitado a lo que vea a través del vehículo en su tránsito hacia la N-1, carretera que nos llevará a hasta Agadir, 900 km. después, destino de la primera etapa. En esos momentos desconozco que habrá incidencias que prolongarán la llegada a Agadir hasta altas horas de la madrugada.



Llegamos a Tánger

El barco atraca a las 8:30 hora solar, que es la marroquí. En España ya son las 10:30. Permanecemos en la bodega-aparcamiento del ferry dentro de los vehículos durante casi media hora. Los marroquíes que viajan con sus coches, muchos de ellos con matrícula española, impacientes por salir mantienen durante largo tiempo sus motores en marcha al ralentí, lo que empieza a producir un

ambiente poco respirable. Algunos de nosotros les hacemos gestos con los dedos tapándonos la nariz, advirtiéndoles de lo insano de su actitud. No sé si por nuestras indicaciones o por que ellos mismos se daban cuenta de la asfixia, pero lenta y progresivamente van parando los motores la mayoría de ellos –no todos, claro.....

En la explanada del puerto permanecemos más de tres horas para pasar el control de vehículos, los dos camiones y los veintidós 4x4. El control y la burocracia Marroquí es desesperadamente lenta. En el impreso de control de entradas que hemos rellenado durante la travesía del estrecho, deben constar todos los datos, pero alguno ha omitido declarar su profesión, cosa inadmisibles para la policía, lo que provoca mas retraso. Mientras los aduaneros continúan su lenta resolución de la documentación, para desesperación nuestra. Los “padrinos” marroquíes que nos acompañan y ayudarán durante nuestro tránsito por Marruecos y el Sahara Occidental, nos entregan una bandera marroquí por vehículo, la cual deberemos colgar. Este detalle ya empieza a inquietarme. No nos revisan el equipaje como deferencia, dado que se trata del RAID, Raid en el que empiezo a tener la percepción de que las autoridades del país lo están manipulando en su provecho como propaganda institucional.

Cuando me inscribí, pensaba que sería algo más privado y que nuestro contacto con las autoridades se limitaría a los momentos de las entregas del material solidario y, quizás, los responsables de “Pura Vida” también desconocían el alcance protocolario al que llegarían los marroquíes. De haberlo sabido no me habría incorporado al viaje, pero ahora que lo he pasado, no me arrepiento lo más mínimo, pues ha sido una experiencia diferente, que podía haber sido más exitosa si no hubiesen interferido tanto, pero las cosas positivas han tenido más peso en el balance final, por lo menos para mí por las sensaciones vividas.

Poco antes de la salida, Rafa Priego nos presenta a Hamid. Él será quien nos llevará en su todo terreno. Hamid vive en la ciudad de Zagora, al sur oriental de Marruecos, zona pre-desértica y visitada por europeos con sus 4x4, deseosos de “dunear”. Nuestro conductor ofrece servicios turísticos y, especie de socio de Rafa, ha sido contratado por este para, además de llevarnos, ayudar a la caravana, dado su conocimiento del país al ser marroquí. Es hijo de marroquí y madre senegalesa, con lo que es mulato, tiene 23 años, complexión fuerte y redonda, y es una caja de sorpresas. Con él nos reuniremos más adelante, de momento saldremos y efectuaremos los primeros kilómetros en el Jeep de Resines.



Desesperante espera en el puerto...las horas pasan

Por fin, más de cuatro horas después de haber atracado, alrededor de las 12:40 del mediodía, salimos del recinto portuario. Atravesamos calles y avenidas de la ex-internacional ciudad africana, muy similares a cualquier población española en su aspecto superficial, aunque con ciertos contrastes propios de Marruecos. La metrópoli es de tamaño considerable, supera los setecientos mil habitantes.

Después de transcurrir por céntricas calles, progresamos por una amplia avenida que parece ser la salida de la urbe. A ambos lados, edificaciones de bloques de pisos de reciente construcción y otras a medio construir, cada vez más desperdigadas, en solares parcialmente urbanizados en los que ocasionalmente aparece algún pequeño rebaño de cabras entretenido en el aprovechamiento de escasas hierbas de lo que fue pastizal y será solar de hormigón.



Detrás de estos edificios cercanos al puerto, se encuentra la medina de la ciudad de Tánger

Ya con Tánger a nuestras espaldas, transitamos por la autopista de peaje. El paisaje es verde, se parece al de la cornisa cantábrica, se nota la influencia atlántica y que han tenido un invierno generoso de lluvias. No me había imaginado el Norte de Marruecos tan verde. Pronto atravesamos una zona que parece pantanosa, después extensiones de sembrado. Indicadores de Tetuán y más tarde de Larache, poblaciones importantes de lo que fue el protectorado español. Me traen al recuerdo de historias leídas de la “campana de África” ¡Cuánto sufrimiento estéril! para muchos jóvenes españoles, cuantas madres vistieron de negro... ¡Barranco de Lobo!... ¡Desastre de Annual! (*) y tantos otros desastres en batallas que, aunque muchas hubiesen sido victorias militares, costaron muchas vidas y, por lo tanto, siempre derrotas humanas. Tragedias y miserias de una colonización absurda que solamente beneficiaba a unos pocos.

“BARRANCO DEL LOBO”: Derrota militar española contra las tropas del líder rifeño Abd-el-Krim, ocurrido el 27 de julio de 1909 en el despeñadero homónimo, situado en las estribaciones del macizo montañoso Gurugú (que domina la ciudad de Melilla). Fue una autentica carnicería donde murieron cerca de mil soldados en pocas horas, jóvenes e inexpertos, muchos de ellos recién llegados a África y sin la instrucción adecuada.

“Desastre de Annual”: Aunque el llamado Desastre de Annual se refiere solo al 22 de julio, la retirada comprende cuatro episodios repartidos entre los días 17 de julio y 9 de agosto de 1921: **Igueriben**, Annual, **río Igan y Monte Arruit**, en los que murieron entre 8.000 y 10.000 hombres.

La dramática secuencia comenzó con el **asedio de la posición de Igueriben**, a unos 5 km de Annual, que cercada por los rifeños, sin apenas municiones, provisiones, ni agua, y sin poder ser socorrida por las cercanas fuerzas del **general Silvestre**, cayó el 21 de julio. Los refuerzos solo podían acceder a través de un empinado camino, que salvaba un desnivel de 200 metros y que dominaban los rifeños, haciendo imposible cualquiera de los intentos por socorrer el blocao.

Ofensiva de Abd el-Krim

Ese mismo día, los **19.000 hombres** al mando de Abd el-Krim **cayeron desde las alturas sobre Annual**, el principal campamento de la región oriental, al mando del cual estaba el comandante general de Melilla, el general Manuel Fernández **Silvestre**, que **ordenó la retirada** antes de suicidarse o caer muerto por el enemigo, un misterio sin resolver, puesto que su cuerpo no apareció nunca.



Miles de cadáveres de soldados españoles yacen sobre suelo africano.

Regresando mi mente al entorno por donde transitamos, compruebo que la autovía de peaje es muy diferente a las que conocemos en Europa. Por los gravillosos arcenes transitan ocasionalmente bicicletas y peatones, estos incluso se permiten cruzar a pie de un lado al otro. En las medianas he visto alguna campesina cortando hierba con la hoz y, lo más curioso, en la cuneta he llegado a ver vacas y bueyes pastando apenas a un metro del arcén. Supongo que el propietario, aprovechando que la valla de la autopista es totalmente permeable por la falta de mantenimiento o por su propio diseño, ha elegido ese punto para alimentar a sus animales, por haber hierba en buenas condiciones. Es de desear que a esos ovinos no les dé por cruzar.

Unos 150 Km. después nos paramos en un área de servicio en donde nuestro camión “catering” nos servirá la comida.



Primera “comida de campaña” en Marruecos.

Debíamos continuar viaje directamente hacia Agadír mientras el camión tráiler lleva uno de los módulos a un Hospital de Casablanca, pero Azziz, el responsable en Marruecos del Raid, quiere que todo el grupo vaya a Casablanca. Cosa que hacemos todos y, desde ese momento, Marta, David y yo ya nos incorporamos al vehículo de Hamid. Este nos llevará durante todo el viaje en su vehículo, un Mitsubishi Pajero. La conducción la iré alternando con él, aunque siendo yo el que más coge el volante.

Empiezo a tener ligeros sobresaltos con la insólita conducción de nuestro chofer. Como este siente modorra (el pájaro confesó que apenas había dormido en su loca noche de Marrakech y que de madrugada se había hecho los 650 km. hasta Tánger), me ofrece el volante, lo cual agradezco, soy un temeroso y mal copiloto, pero, bueno o malo, únicamente me siento realmente seguro cuando conduzco yo.



Tomando posición del 4x4 de Hamid, el cual conduciré alternativamente.

Llegamos a Casablanca muy avanzada la tarde. Atravesamos “triumfalmente” la gran urbe, tocando incesantemente el claxon ante la asombrada y curiosa mirada de los transeúntes, hasta llegar frente al hospital. Hemos pasado al lado de la gran mezquita que hizo construir Hassan II para mayor gloria de Alá y satisfacción del Rey –el presupuesto fue escandalosamente multimillonario en un país con tantísimos súbditos que viven miserablemente – El edificio es impresionante y, porque no, atractivo, pero sigo sin entender tanto lujo y derroche existiendo otras prioridades sociales en un país todavía tercermundista.



Acabamos de aparcar en Casablanca.

La descarga se complica, la carretilla que tenían preparada no es la ideal y se suceden los intentos sin éxito. Veo claramente la forma de hacerlo, en mi profesión estoy habituado a improvisadas soluciones de logística, pero aquello está lleno de “doctos” especialistas con diferentes y a cual más extraña forma de intentarlo, por lo que prefiero no intervenir –posiblemente no me hagan mucho caso y tampoco me quiero meter en camisa de once varas.

Al otro lado de la cerca que rodea el jardín del hospital, curiosos y ociosos ciudadanos han interrumpido su paseo para presenciar las labores del intento de descarga y del “colorido” del Raid. Mientras, mi inquietud va en aumento, la tarde está madurando y allí siguen con sus frustrados intentos de descarga ¿es que los organizadores no son conscientes del retraso con que llegaremos a Agadir? ¡Todavía nos quedan unos 530 Km. por cubrir! La mitad de ellos por carretera sinuosa y de noche.



Avenida frente al hospital . Entrada del trailer y el módulo.



Vista desde los jardines del hospital, del minarete de la Gran Mezquita.

Cuando el Sol ya se ha escondido en el horizonte y la luz inicia el lento apagado, por fin los responsables del Raid aconsejan que la mayor parte del grupo parta sin demora hacia Agadir. Cálculo que llegaremos de avanzada madrugada y ¡sin cenar!

Empiezo a tener la impresión que la organización deja mucho que desear y que allí quien manda es el tal Azziz. Lo que me crea cierta desazón pensando en los próximos días manipulados por él.

La salida de Casablanca es caótica y eterna. Hamid, con sus extrañas e increíbles maniobras, parece ser el guía que llevará al grupo hasta la salida, pero en aquel laberinto de calles y avenidas, con desordenado tránsito y falta de indicadores, el marroquí, poco conocedor de la ciudad, no encuentra la salida.

Las paradas para reagrupar la caravana son constantes, hay que evitar que nadie se pierda en la desconocida para todos gran Metrópoli.

La conducción de Hamid a “lo marroquí” no ayuda, inexplicables aceleraciones, giros en rotonda en sentido contrario para recortar distancia (horror), lo que hacía que toda la caravana, incluidos los camiones, hiciesen el mismo trazado.

Cuando ya estaba perdiendo la esperanza de alcanzar mi vejez fuera de la ciudad, por fin encontramos la salida en dirección a Marrakech y, por tanto, camino de Agadir. Pero parece que todavía no habían acabado los problemas, pues resulta que nuestros seguidores habían desaparecido ¡Síííí! Nadie detrás nuestro. Esperamos varios minutos y damos por concluido que todo el grupo se ha quedado descolgado en algún semáforo en rojo y ha tomado otra ruta, semáforo que probablemente Hamid no ha respetado al comprobar que no habían obstáculos apreciables (costumbre muy extendida en el país norteafricano), pero que los cerca de veinte conductores españoles que nos seguían sí lo han hecho. El mulato marroquí es el único del grupo que en su vehículo no lleva emisora (la tiene, pero está pendiente de instalarla). Por otra parte, era imposible contactar con los teléfonos móviles, no recuerdo la causa.

Pasa el tiempo y no aparecen. Recomiendo a Hamid que ir a buscarlos en aquel laberinto de calles y avenidas puede ser misión más que difícil, por lo que es mejor que partamos raudos y veloces hacia nuestro destino y que los otros ya se espabilarán, “preguntando se llega a Roma”.

Apenas llevamos 30 Km. de autopista cuando compruebo que Hamid empieza a reducir velocidad y le pesan los ojos. Le ofrezco conducir yo que estoy despejado –La tensión que me producía la forma de conducir del marroquí me mantenía muy vivo- cosa a la que accede inmediatamente, para alegría de Marta y David y muy considerable satisfacción y relajo mío.

En Marruecos las señalizaciones de tránsito, fuesen de prohibición, obligatoriedad, dobles rayas continuas, semáforos en rojo, son meramente informativas para buena parte de los conductores, actuando estos según la improvisación del momento. Jamás he pasado tanta tensión yendo de acompañante en un vehículo como la vivida mientras conducía Hamid. Incluso conduciendo yo tenía que ir muy atento a lo que hacían los otros vehículos.

A buena velocidad fuimos comiendo los Km. de la autopista. Periódicamente, me encontraba algún coche o camión parado en el arcén, con las luces apagadas, teniendo en un caso que esquivar a un camión que sobresalía invadiendo ligeramente el carril. Los conductores o estaban haciendo las necesidades o sencillamente dado alguna cabezada... ¡increíble! para un conductor español.

Cerca de Marrakech tomamos el desvío hacia Chichaoua por la N-8. Durante unos Km. todavía es autopista o carretera de doble carril, pero el buen ritmo y la comodidad se acaba cuando desembocamos en una estrecha carretera sin arcén, de apenas 6 metros y con los laterales descarnados. No falta mucho para las 12 de la noche y nos quedan 230 km. de desconocido y tortuoso recorrido hasta Agadír . Intento adelantar a un zigzagueante camión cargado de balas de paja que parecen querer rozar las nubes. Circula prácticamente por el centro y, aunque hay una recta impresionante, no me atrevo a adelantarle, pues el espacio que queda cuando se arrima a la derecha, parece más estrecho que nuestro vehículo. Un camión que viene en sentido contrario parece rozar las balas de paja del que nos precede. Entonces aprovecho que este se ha arrimado al máximo a la derecha para hacer el cambio de luces de aviso y me dispongo a adelantarle. Cuando estoy a punto de solaparme a su izquierda, el camión se desplaza hacia el centro y debo frenar. A punto he estado de colisionar. Hamid que está durmiendo en el asiento del copiloto se despierta a causa del brusco movimiento, pero inmediatamente vuelve a los brazos de Morfeo sin interesarse por la causa. Mi hija que desde el asiento trasero ha sido testigo del susto, me pide que me lo tome con tranquilidad, que ya llegaremos. El Camión, que parece correr el riesgo de ser sepultado por la enorme torre de paja que transporta, prosigue con su inseguro zigzagueo. Me separo a una distancia prudencial, pues frecuentemente vienen camiones en sentido contrario que milagrosamente sin colisionar se cruzan con el bailarín camión... no vaya a ser que de súbito falle el inexplicable milagro y nos veamos envueltos en un trágico accidente.

Varios Km. después la carretera se ensancha y ya sin peligro adelanto a la mole de paja con ruedas. Entonces descubro que el nuevo peligro son los faros de los vehículos que vienen en sentido contrario, casi todos deslumbran; unos porque sencillamente no se molestan en quitar las largas, y otros porque las tiene mal reguladas o porque van sobrecargados. En Marruecos muchos camiones van

sobrecargados, las furgonetas también, y los turismos pueden llevar seis, siete u ocho personas, más los bultos, que son muchos, con lo que los faros tienen tendencia a proyectar su haz de luz de forma ascendente, en dirección hacia el cielo estrellado.

05 de abril

La carretera pasa por un lateral de la población de Chichaoua y a la salida de esta nos paramos en una gasolinera, pues posiblemente hasta Agadir ya no haya otra. Después de llenar la panza del Mitsubishi, hago el stop para reincorporarme a la vía, pero veo con desazón que acaba de pasar la “torre andante de paja”. Me impongo que debo adelantar a aquel trasto antes que la carretera se vuelva a complicar, pero una espaciada, aunque continua hilera de faros deslumbrantes me lo impide. Parece extraño que a aquellas horas de la noche en una ruta que no debería ser muy transitada, haya tal movimiento de vehículos, yo diría que mucho mayor que durante el día. Días después Hamid me explicaría la razón y, entonces, lo entendería.

Por fin, en una recta de anchura moderada, adelanto al monstruo de paja y alegremente circulo sin obstáculos. Pero poco le dura la alegría al pobre, pues se inicia bruscamente un subida de pronunciado porcentaje y un camión que parece gemelo al recientemente adelantado, pero al parecer de menor potencia, asciende a unos 15 Km. por hora y, a pesar del ruido de nuestro propio vehículo, me llega el intenso gemido de su motor, amenazando con salir disparada una de sus bielas. No he podido adelantarlo porque venía otro vehículo en sentido contrario. Pasado este y cuando me dispongo a superarlo, compruebo que delante del lento camión hay tres más ¡todos cargados con inmensas torres de balas de paja!... Titubeo durante unos instantes hasta que compruebo que nadie viene en sentido contrario y que los otros camiones que, aunque van lentos, no se han clavado tanto y están dejando espacio para poder colocarme; pero he tomado la decisión demasiado tarde, nerviosas ráfagas de luces a mi espalda me advierten que me están adelantando, por lo que debo renunciar a mi maniobra. Atónito presencio que me está adelantando “mi compañero de paja”....”mi amigo dorado”.... de la N-8, la “zigueante e insólita montaña” que ya había adelantado en dos ocasiones ¡¡Nooo!! Otra vez delante de nosotros ¡no puede ser! La pesadilla no me abandona. Yo, con un todo terreno de 140 cv., sorprendido por un renqueante y sobrecargado camión. El monstruito ha aprovechado la inercia que llevaba en el llano y que yo había tenido que aminorar la velocidad a los 15 km. por hora, y se ha adelantado a mi acción. Me quedo observando como, no conformándose con adelantar solamente a uno de los camiones que nos preceden, prosigue trabajosamente haciéndolo con los otros tres, a pesar que a

partir del segundo hay raya continua y que, a pesar de la oscuridad, creo adivinar que una curva sin visibilidad está cercana. Cuando muy lentamente y quemando sus últimos cartuchos de potencia todavía no ha podido superar al último camión, aparecen unos faros en la ya muy cercana curva ¡horror! Pienso, esos se la pegan y nosotros, aunque ya muy atrasado y detrás del “colchón” que me proporcionan los tres camiones y de la propia distancia, freno instintivamente para quedar alejado de un posible rebote del choque que me parece inevitable.

Desconozco si los marroquíes tienen algún Ángel de la Guarda, o es que, junto a su indisciplinada forma de conducir, tienen una enorme capacidad para salir airosos de esos trances, pero ¡no chocaron! ¡Nooooo! aunque eso sí, la “catedral” de paja, como consecuencia del brusco golpe de volante efectúa un impresionante balanceo con su alta carga, pareciendo que irremediamente iba a volcar o salir de la estrecha carretera... pero tampoco, el conductor consiguió gradualmente dominar la “montaña rodante de pacas” ¡Impresionante! como ha salvado lo que parecía irinevitable accidente.

Me impongo no demorar el adelantamiento de los cuatro camiones, deseoso de salir de la reiterativa pesadilla, cosa que consigo sin grandes problemas en una larga recta, deshaciéndome definitivamente del que creía ya iba a ser mi inseparable acompañante hasta Agadir.

La carretera desconocida para mí, estrecha y solamente con raya central, cuando la tiene, no es idónea para correr, con el agravante del deslumbramiento continuo de los vehículos que vienen en sentido contrario. No obstante, debo adaptarme a la velocidad de los camiones rápidos para no sufrir ceñidos adelantamientos por parte de ellos y mantengo una velocidad constante en las rectas de 120 a 130 Km/h., con lo que me concentro al máximo para casi adivinar cuando se acerca la curva, si es a la derecha o a la izquierda.

A la velocidad antes mencionada, y creyendo que llevaba una ágil conducción, me veo sorprendido por el adelantamiento de una pequeña furgoneta “Kangoo”. Las luces de mis faros entran a través de la luneta posterior y compruebo que allí viajan unas seis personas. No entiendo cómo con aquel vehículo podía ir a tal velocidad en aquella pésima carretera, a no ser por la inconsciencia del conductor o porque estaban bendecidos con la protección de Alá (el misericordioso). Yo conducía un Mitsubishi Pajero mucho más potente y seguro, sé que podía seguir su ritmo, pero en territorio musulmán, suponía que un agnóstico no tenía la protección del misericordioso y de ninguna manera intenté seguirlo.

El recorrido se me estaba haciendo interminable, se acercaban las 2 de la madrugada, hora marroquí, llevaba 24 horas levantado, mil Km. a mis espaldas (más de dos mil en las últimas 48 horas) y todavía faltaban unos ochenta de serpenteante y procelosa distancia. Mi habitual resistencia conduciendo en

largos recorridos amenazaba con abandonarme, notaba que mis reflejos no estaban en su mejor momento, pero debía resistir mientras no notase síntomas de sueño, pues la alternativa era Hamid al volante y eso, tanto a Marta y David, como especialmente a mí, nos crea inquietud, dada la singular forma de conducir de “nuestro imprevisible chofer”.

Deseo de llegar al hotel cuanto antes y aumento el ritmo, alcanzando los 140 Km. en las rectas. En un tramo de estrecha carretera, con los bordes muy desconchados y el firme irregular, reduzco velocidad, pero no bajo de los 120 Km/h. en las rectas, pues los potentes y deslumbrantes faros de dos camiones que he adelantado en la última cuesta se están acercando a mis espaldas. Creía que lo había visto todo en mis casi cuarenta años conduciendo, pero estaba equivocado, en Marruecos me quedaban cosas por ver todavía: Por el retrovisor veo que el primer camión me está adelantando, se trata de un potente tráiler que parece querer acariciar el lateral del Mitsubishi. A continuación el segundo camión efectúa la misma operación, acabando el adelantamiento ya muy cerca de la curva y habiendo pisado muchísimos metros de raya continua -cosa normal, de lo más normal- mientras, mis ruedas derechas rebotan en el descarnado lateral de la carretera cuando me he apartado ligeramente del segundo trailer que parecía engullirme. El Mitsubishi responde bien y consigo restablecerme en el asfalto. El susto ha pasado. No dudo que estos camioneros están habituados a circular de noche por la N-8.

Yo, sin ir al límite, pues además de mi propia seguridad, soy responsable de tres personas, entre ellas mi hija y mi yerno, considero que voy muy ligero, dadas las condiciones de aquella ruta nocturna, pero después de comprobar que “estorbo” a otros conductores con vehículos mucho más difíciles de dominar y, en principio, de menor velocidad, siento un poco herido mi orgullo, o quizás me estaré haciendo viejo... Y la maldita carretera N-8 parece infinita, como si Agadir se alejase para retrasar nuestra llegada.

En una zona en obras, al final de una pendiente y no muy alejado de la próxima curva, aparece una furgoneta volcada en medio de la carretera ¡horror! se trata de la Kangoo gris metalizada, la que unos cien Km. antes nos ha adelantado. Paramos para auxiliar a sus ocupantes, pero estos parecen estar a salvo, toda la familia: Esposa, Hijos, abuela están sentados en el borde de la cuneta, ellas llorando y ellos con cara de asustados.

Junto con otros conductores que acaban de llegar -¡qué transitada está la carretera por la noche!- damos la vuelta a la “meteórica” Kangoo. Tiene el techo y el capó hundido, el parabrisas y algún que otro cristal hecho añicos. Sin duda, los marroquíes, con su especial forma de conducir, no están vacunados contra los accidentes, me acabo de dar cuenta, pero en esta ocasión han tenido verdadera

suerte Mulana, pues tal como ha quedado de maltrecho el vehículo, parece mentira que no hayan heridos de consideración.

Después de dejar la furgoneta arrimada al lateral, nos dirigimos al Mitsubishi para proseguir la ruta, pero entonces Hamid me comunica que ya está despejado y que ahora conducirá él. Le advierto que yo me encuentro perfectamente (falso) y no me importa seguir al volante (cierto), pero nuestro guía marroquí se empeña en ser él, cosa a la que no me puedo oponer, dado que el 4x4 es suyo, para mayor angustia mía... nuestra.

A los pocos kilómetros la carretera mejora, es ligeramente más ancha y tiene pintadas bandas laterales. Pero la conducción de nuestro chofer vuelve a inquietarme, ya ha efectuado dos adelantamientos “pasándose por el foro” la raya continua y aproximándose peligrosamente a la curva por el carril contrario.

De pronto, en una sinuosa pendiente en la que existen dos carriles en el sentido de subida, el de la derecha para vehículos lentos y en el de la izquierda para adelantamientos, nos encontramos circulando por el carril del adelantamiento, pero es que nosotros ...¡estamos bajando!... ¡Vamos en sentido contrario! Y lo hacemos curva tras curva.

Presa de enorme inquietud, comunico a Hamid que vamos por sitio erróneo, me contesta que vamos bien y que el carril a nuestra derecha es el arcén. Estupefacto ante la idea de que realmente crea eso o que sencillamente me quiere tomar el pelo, le pido enérgicamente regresar a nuestro carril. No solo no regresa, además me contesta que él va mejor por el medio y que ya verá las luces del vehículo que venga en sentido contrario... ¡Anonadado y asustado! le exijo se desplace al carril “nuestro” o nos bajamos del coche. Ante mi postura, accede. Apenas nos hemos incorporado al carril por el que legítima y legalmente debemos circular, aparecen dos vehículos en paralelo, uno en el carril de los lentos y el otro adelantado. Pienso qué hubiese podido pasar si unos segundos antes no hubiésemos rectificado la trayectoria.

A partir de ese momento Hamid conduce más lento, desconozco si es por mi postura fiscalizadora, o porque vuelve a tener síntomas de somnolencia. Por el rabillo del ojo voy vigilando que no caiga súbitamente en brazos de Morfeo y nos peguemos la gran castaña.

Faltando unos 20 Km. y después de haber pasado un sorpresivo control de dos gendarmes en medio de la carretera, equipados estos con sendas miserables linternas, Hamid invita a David a coger el volante.

Mi historial de dos fuertes accidentes, más algún que otro susto, siempre como acompañante, hace que sea compañero incómodo en el asiento de la derecha. Reconozco que puedo hacerme muy pesado, mi esposa e hijas pueden dar fe. Esta condición mía hace que instintivamente observe y estudie la conducción de David, y que esté atento a avisarle de cualquier imprevisto u

obstáculo que pueda aparecer en la carretera. Mi sistema nervioso está un poco cansado, he soportado mucha tensión, tanto de acompañante como de conductor en este último tramo desde Marrakech, ya son casi las 3 de la madrugada, llevamos “millones” de Km. en las últimas 25 horas y mucho sueño acumulado. La conducción de David es correcta, pero deseo acabar con la pesadilla de la N-8 que, para colmo, está en pésimas condiciones en este último tramo, con continuos bruscos desvíos por obras.

La entrada a Agadir me parece la llegada al Paraíso prometido. Atravesamos largas, anchas y solitarias avenidas, con farolas de triste luz y vacías de edificaciones. En Marruecos parece ser que en los últimos años han iniciado el “estiramiento” urbano de muchas ciudades, creando avenidas como las que estamos atravesando, a la espera que se vayan llenando de edificios en el futuro.

Llegamos a una zona ya edificada en la que parece haber hoteles y casas residenciales. Una caravana de coches nos sorprende con sus bocinas. Me extraña que en este país, alejado de botellones y de expresiones callejeras a altas horas de la noche, ocurra algo así y en plena ciudad. Hamid me informa que se trata de una boda y que en Marruecos es tradición el acompañar hasta altas horas de la noche, al novio o la novia (o a ambos a la vez, no recuerdo) con bocinazos y gritos de alegría.

Después de varias vueltas por calles cercanas al hotel, por fin un aburrido taxista a la espera de algún trasnochador cliente, se presta a guiarnos con su coche los 300 metros que nos separan del hotel. Veo que el “Taxi Driver” se queda parado a la entrada del aparcamiento del establecimiento. Me acerco a pie y le doy 20 DH (equivalente a 2 €) y las gracias. No parece quedar muy convencido por su mirada inexpresiva, pero me da las buenas noches y se va.

Por fin, a las 3:30 de la madrugada, entramos en el amplio salón-recepción del hotel “Ryad Mogador”, después de los 250 Km. más largos de mi vida. En realidad he conducido de noche y sin parar unos 500, y desde las 26 últimas horas y sin dormir, más de 1.100 entre acompañante y conductor, pero estos últimos 250 han sido un calvario ¿estaré llegando a la vejez?

En el Hotel está Aziz con su esposa e hijos. Teóricamente ha salido de Casablanca unos minutos después que nosotros, pero su chofer oficial, conecedor del entramado de calles, ha salido de inmediato y sin pérdida de tiempo de la ciudad. “El Padrino” marroquí del Raid no se explica cómo es posible el retraso del resto del grupo, teóricamente 100 Km. más atrás. Le comento las incidencias de la salida y se queda perplejo.

El hotel tenía una estupenda cena preparada para los participantes del Raid. Avisados telefónicamente, ya solamente se había quedado el mínimo de

servicio para atender a la “avanzadilla” formada por la familia Aziz y nosotros cuatro.

Después de dejar el equipaje en la confortable habitación, a las 3:40 de la madrugada y compartiendo mesa y mantel con la familia Aziz, hincamos el diente al exquisito condumio, excepto Hamid, que se ha ido a la entrada de Agadir a recibir y guiar hasta el hotel al grueso de la caravana. Esta acción de nuestro conductor de poco le valió al grupo, pues el “zagorí” se quedó dormido en el asiento del coche y cuando despertó ya había amanecido y hacía dos horas que la caravana había llegado al hotel sin su ayuda.....cosas del Hamid.

En la cena, Azziz entra pronto en conversación. Esta, en ocasiones, se me hace un poco incómoda por su postura crítica en cuanto al comportamiento de algunos españoles que viajan por Marruecos y, también, de compañeros del Raid. Entiendo que en algunos casos tiene razón, pero capto que su crítica es el resultado de “estar siempre a la defensiva”, al igual como muchos de sus compatriotas, con relación a nuestro comportamiento por su país.

No comparto muchas de sus opiniones sectarias, algo prepotentes y frecuentemente sacadas fuera de contexto, pero como tampoco cruza la barrera de lo inaceptable (sin duda es una persona lista y con cierta cultura), me limito a escuchar sin crear polémica, sé que no sería prudente en los inicios del Raid ganarme la enemistad del jefe marroquí.

Azziz, “integrante” del Raid, impuesto por Marruecos como responsable y, en todo momento, guía y controlador, pasará a ser denominado el “Huevo Kínder” por las continuas sorpresas que nos tiene deparadas y que condicionarán nuestros horarios, reventando el poco tiempo libre que yo pensaba que dispondríamos. En cualquier caso, quedó claro que Marruecos pensaba sacar partido político del modesto evento. Personalmente me sentí un poco cómplice, y nos lo hizo a todos, de su política institucional con respecto al Sahara Occidental. Más que participar en un “Raid Solidario con el Sahara” me pareció un “Raid Solidario con la política marroquí en el Sahara”.

La esposa de Aziz, refinada y educada, también conversó brevemente en los pequeños espacios que dejaba su esposo. Este emigró a Barcelona con 18 años, hizo de butanero y, con el tiempo, se hizo a sí mismo (según él), llegando a tener un puesto de cierta relevancia en el consulado marroquí de Barcelona y ser miembro del partido del Consejo Nacional Marroquí. Actualmente tiene 40 años. En la mesa se queda gran cantidad de comida, apenas hemos consumido una tercera parte de las bandejas. Me consuela pensar que alguien la aprovechará –estamos en Marruecos.

Alrededor de las 4:15 de la madrugada nos dirigimos a las habitaciones, coincidiendo con la llegada del grupo, el cual, habiendo cenado por el camino en el camión “catering”, no pierde tiempo en acostarse. En la habitación ya me

encuentro instalado a Fernando J. de la Cuesta, mi compañero de habitación durante casi todo el Raid. Me deleitará cada noche con un extenso repertorio de ronquidos. Jamás había oído roncar con tal potencia y cambios de tonalidades, los gañidos eran impresionantes

Apagamos la luz de la habitación a las 4,30, diecisiete segundos después (más o menos) Fernando inicia su amplia gama “polifónica”. Por fortuna, el cansancio y mi tradicional adaptación a los ronquidos, hace que me duerma rápidamente y no despierte hasta las 9:00, hora de levantarnos.



Nuestro insuperable e imprevisible conductor del 4x4: Hamid

05 de Abril AGADIR – TIFNIDILT (TAN TAN)

Habré dormido una hora más que los dos días anteriores, sigo acumulando un notable déficit de horas de sueño y un exceso de kilómetros, pero extrañamente me he recuperado de la paliza al volante y no siento cansancio. Empiezo a pensar que he entrado en una nueva juventud. Claro que en una ocasión leí que el estado de ánimo positivo es el mejor estimulante, así como la mejor medicina para nuestro cuerpo. Sin duda, no es que me esté volviendo joven, más bien es que el entusiasmo con que he acometido este viaje, está obrando milagros en mi resistencia física.

La mañana es luminosa y suave, salgo a la amplia terraza con vista al mar y al Agadir turístico. Hago varias fotos de unas vistas que bien podrían ser de cualquier población de la Costa del Sol. A la derecha, a un par de kilómetros, más o menos, una fortaleza en la cresta de una seca y dorada montaña que parece precipitarse al mar. Las bungabillas moradas trepan por las paredes de blancos edificios. Abundan los setos cuidados, palmeras *Washingtonias*, *Phoenix Canarienses*, datileras. En general, jardines bien cuidados en las calles y los patios privados. También veo varios hoteles por la zona.

En Marruecos el color dominante de los edificios es el salmón rojizo fuerte, pero aquí, por lo menos en esta zona turística de la ciudad, todos son blancos, supongo que porque está proyectada para el turista extranjero y la estética es cuidada y conservada. En cualquier caso, no vi exotismo marroquí, más bien parecía una ciudad turística mediterránea del sur de Europa. Del resto de la población nada puedo decir, aparte de las amplias y largas avenidas, apenas sin edificios, por las que saldremos..... ¡Estuve en Agadir... pero apenas lo vi!!



Luminosa mañana en Agadir, al fondo la antigua fortaleza en la colina.



Calles tranquilas y cuidados jardines.



Veteranos saharianos y el Doctor Genís, reponiendo el “depósito”

Desayunamos en la acogedora terraza-jardín del hotel. Comparto mesa con mi amigo Joan y el doctor Genís. Marta y David están en una contigua. Mis compañeros de condumio comentan los avatares de la salida de Casablanca, el incidente del carro con fruta, arrollado como en las películas, y su vertiginoso recorrido hasta Agadir, volando más que corriendo, con el grupo de "Masía Perlada", valiéndose de las emisoras para adelantar por curvas y pasándose por el foro todas las rayas continuas ¡Pardiez! Al escucharles, me alegro de haber hecho el recorrido nocturno en solitario, pues a pesar de todo, quizás fue menos peligroso.

Desde la temprana hora en que nos hemos levantado, teniendo en cuenta a la que nos acostamos, han pasado dos horas y media hasta que dejamos el hotel. Considero que ya es muy tarde y hoy nos esperan más de 400 km. de mala carretera, lo que quiere decir que pocas cosas podremos ver. La lástima es que de haber sabido tal retraso en la salida, me habría dado una vuelta a pie por los alrededores para conocer algo más de Agadir. En este segundo día en Marruecos, compruebo que, de momento, se están cumpliendo mis más negros presagios y posiblemente me he equivocado participando en este Raid. El retraso sobre el horario previsto hace que la organización anule un tramo de pista, teniendo la intención de trasladarnos a Tan Tan por carretera.

De Agadir he leído:

Durante la Edad Media, sólo había un pueblo de pescadores en, Agadir el-Arba. En 1505 los portugueses establecieron un puesto comercial de nombre Santa Cruz do Cabo de Gué, en virtud de un gobernador. En 1541, la ciudad quedó bajo el control de Wattasies (dinastía de los amazigh del Reino de Fez) en el 1572. Una fortaleza fue construida en la cima de la colina que domina la bahía, la Kasbah. Agadir prosperó durante dos siglos. Pero en 1731, la ciudad fue completamente destruida por un terremoto.

En 1911, la llegada de un buque de guerra alemán (Panther), oficialmente para proteger a la comunidad alemana local, desencadenó la crisis de Agadir entre Francia y Alemania, y que permitía a Francia en 1913 ocupar casi todo el Sultanado de Marruecos.

A los 15 minutos para la medianoche el 29 de febrero de 1960 Agadir fue casi totalmente destruida por un terremoto que duró 15 segundos, enterrando a la ciudad y matando a miles de sus habitantes. El número de muertos se estima en 15.000. El terremoto destruyó la Kasbah antigua. En su puerta principal todavía se puede leer la siguiente frase en neerlandés: "Teme a Dios y tu rey de honor".

Al ver la destrucción en Agadir, el Rey Mohamed V declaró: "Si el destino decidió la destrucción de Agadir, su reconstrucción depende de nuestra fe y voluntad." La reconstrucción comenzó en 1961, dos kilómetros al sur del epicentro del terremoto.

Circulamos por las largas avenidas. En los amplios parterres centrales, floridas bunga-billas, rosales, jóvenes palmeras “*washingtonias robustas*”, y otras plantas adaptadas al clima, forman un largo y atractivo jardín decorativo. En los laterales de estas nuevas avenidas, amplios y polvorientos solares esperan pacientemente ser edificados en un futuro.

Ya circulamos fuera de la ciudad, por la carretera que nos llevará hasta Tan Tan, pasando por Tiznit. Los 91 kilómetros que separan a Agadir de Tiznit discurren en línea recta hacia el suroeste sobre una gran planicie. Poco a poco la carretera se aleja de las vegas feraces del río Susy se adentra hacia el desierto por un páramo. He leído que Tiznit fue fundada en 1882 por el sultán Mulay el Hasan en el trascurso de una campaña militar. La ciudad está rodeada de una muralla de 5 kilómetros y tiene seis puertas principales. Actualmente su población ronda los 80.000 habitantes. Tiznit bulle siempre en medio del secarral; la ciudad es lugar de encuentro habitual entre pastores y los campesinos de esta zona del desierto. Pero, sobre todo, es conocida por las joyas beréberes de plata que, aseguran, trabajan bien aquí y no suelen ser caras.

Según nos vamos alejando más y más de Agadir, compruebo que el paisaje va perdiendo verdor y que en las pequeñas poblaciones que atravesamos, a excepción de algunas calles a la vista de la carretera, casi todas están sin asfaltar y con humildes edificaciones. El suelo es polvoriento y empieza abundar una tierra arenosa, con secos árboles y algunas palmeras datileras. Aunque pequeñas florecillas siempre están presentes al principio de la primavera. Posiblemente en verano hayan desaparecido y el paisaje sea más desértico.

Durante unos 60 km. cojo el volante hasta que llegamos a Tiznit, allí soy relevado por Hamid e inmediatamente atravesamos la ciudad ¡qué lástima! no poder visitarla aunque solamente fuese por dos o tres horas.



Murallas de Tiznit. En primer término, arena recogida por los servicios de limpieza, prueba de que estamos acercándonos al desierto.

Hamid ha sido encargado de comprar el pan, por lo que nos retrasamos del resto. Apenas nos hemos alejado de la población, cuando la carretera se vuelve escarpada y el paisaje ligeramente montañoso. En estas pequeñas y onduladas elevaciones crecen matorrales y plantas carnosas. En las laderas más suaves abundan cuidados olivos. En las breves llanuras pequeñas y raquílicas plantaciones de trigo ó cebada. Se repiten pequeñas agrupaciones de casas y algún que otro caserío.

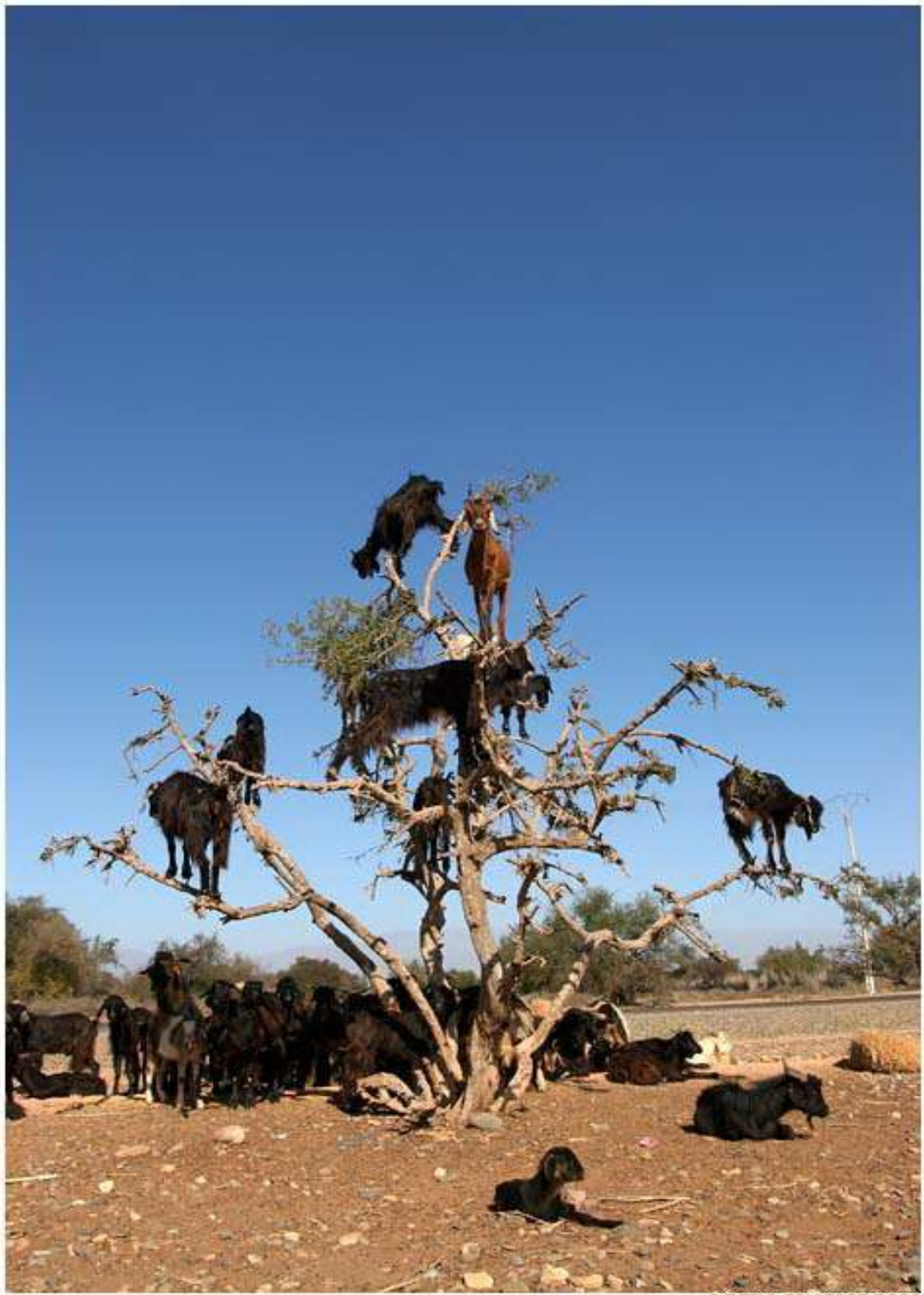
Es en este paisaje que circulamos muy atrasados del resto del grupo. Hamid con los reflejos lentos, ha decidido llevar una conducción suave, consiguiendo relajamiento de sus acompañantes- nosotros- y es por esta zona donde estamos a punto de pasar de largo del lugar en donde la caravana se ha instalado a comer, a unos doscientos metros de la carretera en una especie de vaguada, rodeados de bonitos grupos de cactus y algún que otro olivo.

Después de la comida de campaña (pero apetitosa) en el improvisado “comedor”, volvemos a la carretera. Mirando el paisaje recuerdo haber leído:

“De Essauira a Agadir hay que recorrer 173 km por un paisaje abrupto y poblado de arganes; un árbol de la familia de la encina que da un fruto jugoso, similar a la aceituna, del que se extrae un aceite muy apreciado. Para el viajero que se adentra por primera vez por este territorio, las cabras encaramadas en las copas de los árboles son un espectáculo que hay que detenerse a ver. El pastor le pide entonces “algo” al turista por dejarle fotografiar a sus animales haciendo equilibrios sobre las ramas; yo he llegado a contar más de 20 cabras danzando en un sólo árbol”.

Según se cuenta, el hombre tiene prohibido por Ley encaramarse a los arganes para coger su fruto, no así las cabras, que dan buena cuenta, no sólo de los frutos, también de sus hojas que engullen con verdadera velocidad.

Pero no, en este no es el mismo paisaje y estamos más al sur, desconozco si aquí las cabras se encaraman a los olivos.



Cabras “defoliando” el Argán



Valle con la población de Igherm, 100 Km. al sur de Tiznit

Con un Hamid recuperado volvemos a “rutear” a su estilo y nos movemos al ritmo del grupo (veloz), pero unos cincuenta kilómetros después, quedamos nuevamente descolgados, Hamid ralentiza la marcha y nosotros nos relajamos, disfrutando de la progresiva transformación del paisaje, cada vez más desértico, tanto en lo que respecta a vegetación, como a poblaciones. Pudiendo observar los primeros dromedarios, pastando al cuidado de una pastora. Llegamos a Guelmin, Autodenominada “puerta del Sahara” aquí nace la carretera que nos llevaría directamente a Sidi Ifni, antiguo territorio español. Volvemos a reagruparnos en una breve parada de pocos minutos.

Guelmin da nombre a la provincia de Guelmin-Semara. En el mapa adjunto, de rojo se puede apreciar la extensión, incluyendo el territorio “liberado” de los saharauis.



En rojo la provincia de Gelmim-Semara (Smara), creada después de la invasión del Sahara por Marruecos

En esta población nos reagrupamos y proseguimos veloz viaje hacia nuestro destino: Tan Tan. Acelerando al máximo su Mitsubishi, Hamid intenta seguir al nervioso e inquieto grupo. En largas rectas de estrecha e irregular calzada, rozamos los 160 km. por hora. Hamid es un experimentado conductor de pista y dunas, a pesar de sus 23 años, pero no veo muy depurada su conducción por carretera. Con mi larga experiencia al volante y muchos cientos de miles de kilómetros, detecto cierta inseguridad al trazar las curvas a la velocidad que imponen los otros todoterreno. Ello hace que mi habitual intranquilidad como copiloto vuelva a aflorar con intensidad. Me prometo que jamás me volveré a ver en tales lances, a menos que el vehículo sea mío y, por lo tanto, yo el conductor.

Por fin, después de muchos kilómetros de tensión por mi parte -no lo puedo remediar- nuestro conductor renuncia a mantener aquel ritmo y vuelve a una conducción más tranquila ¿Qué decir? del retorno de mi tranquilidad. Vuelvo a saborear el paisaje, ya bastante sahariano, con una muy baja densidad de tránsito y con los primeros montículos de arena en las ladera a rebufo del viento. Me asombra ver todavía algún pequeño área de sembrado, ya espigando a pesar de estar a primeros de Abril, pero de corto y miserable crecimiento. Supongo que se trata de ciclo rápido y se aprovechan las cortas lluvias que puedan haber en invierno, porque acercándose el verano, se secarían irremediabilmente, sin precipitaciones y un Sol implacable.



Sembrado entre Guelmin y Tan Tan. Al fondo, montañas desérticas.

A nuestra Izquierda, a unos trescientos metros de la carretera, transcurre paralela una línea de alta tensión. Es el suministro eléctrico que alimenta el Aaiún y la zona Norte del Sahara Occidental. El brutal crecimiento de las poblaciones desde la invasión Marroquí, ha hecho imprescindible esta infraestructura en un territorio que hasta el 1975 estaba muy despoblado.



Paisaje pre-sahariano entre Guelmin y Tan Tan,

A diferencia de ayer, con un recorrido de menos de la mitad de kilómetros, todo de día y con poco tránsito, disfrutamos del entorno que atravesamos en las largas rectas, progresivamente más árido y menos (apenas) poblado. Desde que abandonamos Guelmin, únicamente van apareciendo, muy alejados unos de otros, diminutos villorrios de triste y humilde apariencia.

La carretera se ha vuelto sinuosa y con breves cuestas sorteando pequeñas elevaciones del terreno. De pronto aparece un control de gendarmes, pero no llegamos a él, cien metros antes, un casi imperceptible indicador a la derecha nos avisa de la entrada del camino hacia “Ksar Tifnidilt”. Nos adentramos en la arenosa-gravillosa pista que durante nueve kilómetros nos ha de llevar hasta nuestro alojamiento. El camino es auténticamente para todo terrenos y sería intransitable para turismos. Hamid se quiere lucir -o asustarme- haciendo una conducción rápida por aquel pedregal polvoriento. A nuestra izquierda, en una colina, aparece la fortaleza o fuerte de Tifnidilt de color ocre rojizo (1776) que, según he leído, durante un tiempo fue una penitenciaria. A nuestro frente, a unos 600 ó 700 metros, una construcción de apariencia parecida, aunque menos espectacular, pero imitando el estilo de la fortaleza, con cuatro torreones en sus esquinas. La profusión de aberturas, arcadas y ventanas, delata que su función no es la defensiva. Se trata del Ksar (quiere decir, ciudad fortificada) o Ryad donde dormiremos esta noche.



Restos de la antigua fortaleza y posterior prisión de Tifnidilt.

La construcción, aunque reciente, se adapta al entorno. Atravesamos la entrada principal y nos encontramos con un acogedor patio interior ajardinado, con un estanque rectangular en su centro que quizás ocasionalmente hace la función de piscina, pero el aspecto verdoso de agua estancada y la presencia de algas no atrae al baño y sí al cultivo de insectos, cosa, esta última, que verificaríamos desagradablemente al anochecer, siendo inmisericordemente atacados por batallones de mosquitos. Como somos los primeros, tenemos cierta ventaja en elegir nuestros aposentos: Marta y David ocupan una pequeña habitación sin baño. Yo tengo el privilegio de elegir entre una tienda de dos plazas u otra de las comunitarias, ya que las pocas habitaciones del lugar están reservadas a los matrimonios. Elijo la de dos camastros para compartir con Fernando, mi ya habitual compañero de alcoba, “ronquero” él, que no roquero.



El Ksar de Tifnidilt, donde nos hospedamos. Al fondo, la auténtica y abandonada fortaleza.



Fotografía desde la parte opuesta

Hasta que empiezan a llegar los todoterreno con nuestros compañeros del RAID, puedo disfrutar de un rato de tranquila observación del entorno. Aquello ya es desierto y, aunque no lo aprecio tan árido como el Sahara que conocí durante mi servicio militar, ya percibo algunas sensaciones no olvidadas. Aquella calma me serena el espíritu. Sentado en el borde de un bajo muro, contemplo el autentico fuerte o penitenciaria de Tifnidilt y me pregunto quienes fueron sus primeros ocupantes ¿soldados de algún Sultán? Después ¿legionarios franceses? Por la cercanía con Tan Tan, quizás también fue ocupada por españoles cuando se hicieron cargo del “Protectorado Sur”. La verdad es que hasta la fecha no lo he podido saber, pero me imagino a sus presos y las lamentables y severas condiciones de vida que debieron pasar. Residencia y encierro, merecido o no, de gran dureza.



Con David. Al fondo los restos de la fortaleza de Tifnidilt

Mientras “saboreo” la visión del entorno rojizo y salpicado por infinidad de matorrales, veo acercarse un primer grupo en el que llega Joan, sin su “Gran Vitara”. Al parecer, el numeroso resto que falta está “jugando” con sus vehículos por las accidentadas pistas de la zona, martirizando suspensiones y neumáticos.

Cuando la tarde empieza a agonizar y el Sol se esconde tras la rojiza colina de la parte Oeste, aparece el resto de la caravana automovilística.

Previamente a la cena y protegidos convenientemente con el repelente de mosquitos proporcionado por Marta y Joan, nos reunimos los veteranos saharianos, Marta, David y el doctor Genís, a tomar unos refrescos y comentar las incidencias y las impresiones del recorrido efectuado hasta entonces. Éramos un subgrupo dentro del colectivo de participantes del Raid, y teníamos unas inquietudes diferentes al resto. Hasta el momento estamos pasando ratos buenos y menos buenos, pero todo era nuevo y todavía faltaba la parte más esperada, la llegada a “nuestro Sahara Occidental”. Aunque las sombras de inquietud volaban por mi mente, pues ya empezaba a considerar que aquel viaje no era el apropiado para los veteranos del Sahara, pero todavía estaba entusiasmado y pleno de energía vital ante la expectativa de lo que me quedaba por ver.

Soy un amante de las tertulias nocturnas bajo las estrellas y aquel rato a la espera del la cena me sentía un hombre feliz, rodeado de buenos y cómplices amigos, y con Marta y David en la primera noche sahariana... Pero ¡qué breve parece siempre lo

bueno! No me hubiese importado alargar varias horas la velada en aquella suave noche africana, sin embargo, apenas llevamos media hora de amigable y relajada conversación, opinando sobre las incidencias y experiencias de viaje, de la llegada al día siguiente a El Aaiún, a Cabeza Playa, al BIR, que nos avisan que la cena está a punto de ser servida, por lo que decidimos levantarnos y acercarnos al resto del grupo frente a la puerta del comedor.

Como si de una “pastilla” a reclutas se tratase, el aviso era innecesario, pues la entrada se había de demorar más de media hora, al parece todavía no están preparadas las mesas. Mientras esperamos, un ejército de mosquitos se lanza al ataque del grupo. Los que nos hemos impregnado el repelente salimos airoso. Es imperdonable la indolencia de los gestores (franceses) del establecimiento por no tratar de alguna manera el estanque-piscina del patio central. La ponzoñosa lámina de agua se ha convertido en la gran urbe de los agresivos insectos que, de noche, salen a la caza de su alimento: La sangre de los pobres incautos.

La cena es agradable, a pesar del pequeño discurso de Azziz, recordando, con especial énfasis y patriotismo, el décimo aniversario de la muerte del Rey Hassan II, monarca que reinó con buena dosis de astucia y autocracia. Si nosotros fuésemos marroquíes, podría entender que nos dirigiera aquellas palabras, pero nada teníamos que ver con el difunto monarca alauita.

Escuchándole voy convenciéndome más, si cabe, de quién maneja el timón y de que estamos inmersos en un Raid demasiado oficializado por las autoridades marroquíes.



Cena en Tifnidilt, animada charla .

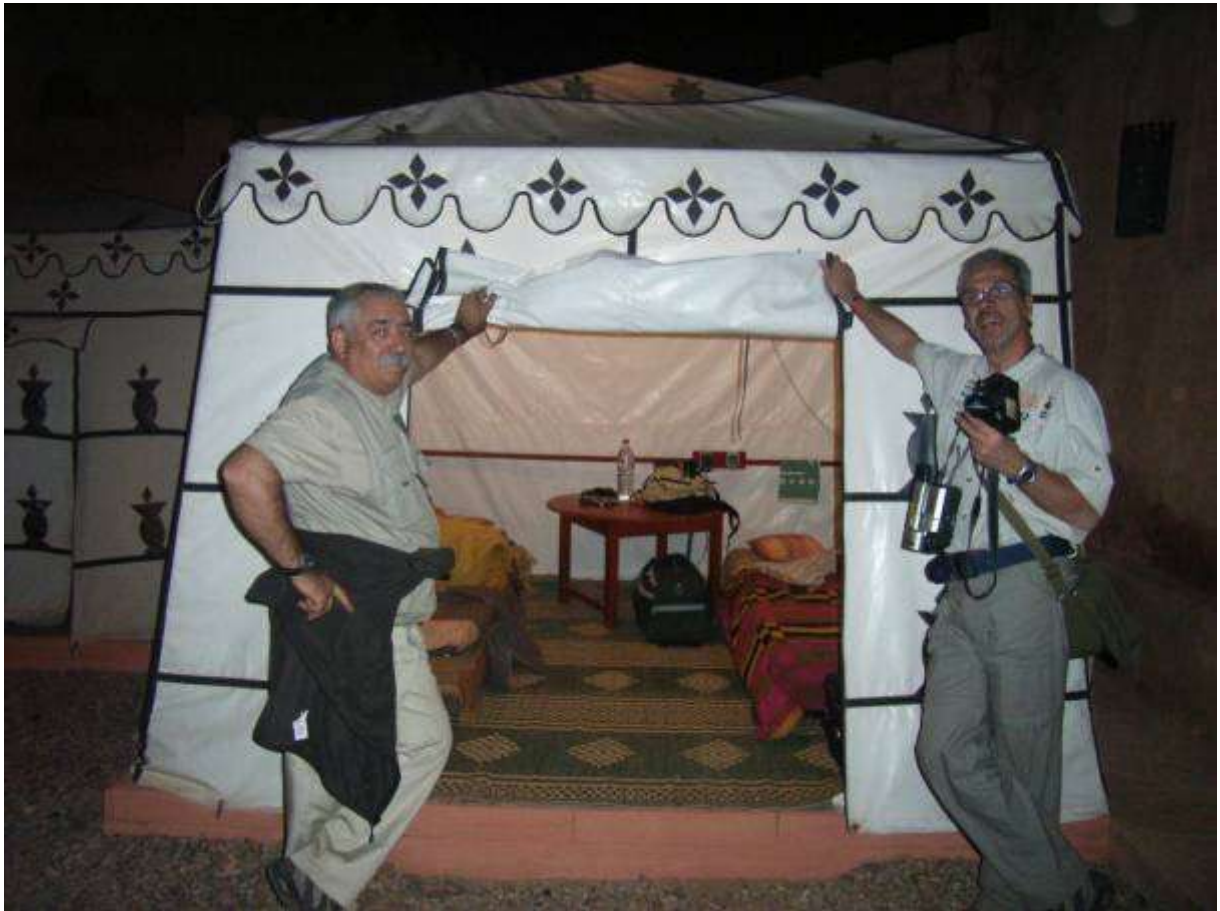
El doctor Genis Carrasco nos presenta su libro “La Leyenda del Último rey del Sahara. En la presentación también colabora Fernando, pues además de su facilidad expositiva, también colaboró en la maquetación del libro. Compró uno de los pocos ejemplares que lleva en su equipaje. Su recaudación es para ayudar a la ONG Randjem. También nos obsequia con un librito del cuento “El Principito”. Este fue escrito por el escritor y aviador francés Antoine de Saint-Exupéry. En esta corta novela, un aviador se encuentra perdido en el desierto después de haber tenido una avería su avión, entonces aparece un pequeño príncipe....

Antoine fue uno de los pioneros de los vuelos postales internacionales y, según cuentan las crónicas, verdaderamente tuvo una avería cien kilómetros más al sur de donde en este momento nos encontramos, en las cercanías del actual Tarfaya, a finales de los años veinte del pasado siglo.

El Principito puede parecer un libro infantil por la forma en que está escrito y por la historia en un principio simple, pero en realidad, el libro es una metáfora en el que se tratan temas tan profundos como el sentido de la vida, la amistad y el amor.

Joan, con su previsión y percibiendo que los veteranos saharianos no dispondremos de tiempo para visitar el BIR, Cabeza de Playa y, especialmente, el barrio histórico de El Aaiún –dadas las circunstancias en que se está desarrollando el Raid- nos comunica en plena cena que ya ha contactado con un conocido suyo saharauí que nos esperará camino de la capital, que nosotros nos “desengancharemos” del recorrido “lúdico” del grupo y, mientras los 4x4 se dedican a corretear y saltar por las arenas, haremos nuestra visita nostálgica.

Al finalizar la cena, informamos a la dirección española del Raid de nuestra intenciones. La reacción no es positiva para nosotros y no encuentran justificable nuestra intención, “recomendándonos” a seguir con el programa oficial. Noto en mí cierto estupor e indignación, pues si me he apuntado al Raid ha sido con la intención de ver también algunos lugares de mi ya lejana estancia en el Sahara. Por ello, y sin perder los nervios, dialogo con Rafa e Israel para llegar a un acuerdo mutuo: Seguiremos todo el programa del Raid, a excepción de mañana. Finalmente, entienden nuestra principal motivación en este viaje y dan su resignado asentimiento.



Tienda que compartiré con Fernando. Miguel Ángel aguanta “la puerta”.

Alrededor de la 1:00 de la madrugada nos retiramos a nuestros aposentos. De día nos esperan sensaciones y recuerdos de juventud. Pocos segundos después de haber apagado la débil lámpara de nuestra tienda, en aquel rincón solitario del Sáhara, los potentes e increíbles ronquidos de Fernando, se propagan y atraviesan la fina capa de las dos tiendas vecinas. Yo me duermo sin dificultad, no sin antes reírme al pensar en el efecto que debe producir en nuestros vecinos el rico y variado sonido que se proyecta sobre ellos. Al día siguiente me enteré que el efecto en la tienda de al lado fue devastador.

06 de Abril TIFNIDILT - EL AAIÚN

A las 5,45 de la mañana nos levantamos. El entusiasmo de llegar hoy al Sahara Occidental me da fuerzas y continúo sin apenas notar la falta de descanso. Saboreo las vistas del entorno del lugar, Veo el despuntar del Sol tras las montañas y, con sus rayos, “pintar” de ocre rojizo el desolado y, al mismo tiempo, cautivador paisaje. Es un espectáculo magnifico que observo sentado en el bajo muro del Ksar Tifnidilt. Esta tonalidad del desierto sahariano es nueva para mí, la que yo conocía era más amarillenta y arenosa. Sin duda, el Sahara es muy variado.



Suave amanecer en Tifnidilt.

La hora de partida, para nuestra desesperación, se dilata. Al parecer, parte del grupo ha madrugado más para ir hasta “Playa Blanca” por pistas. Tenemos que esperar su vuelta para desayunar. Para templar mis nervios salgo al exterior del recinto, allí veo a nuestros centinelas de la gendarmería marroquí. No sé si son los mismos que por la noche estaban apostados en lugar discreto dispuestos para su vigilancia.

Un rato antes de la partida, se acerca Azziz a Marta para pedirle que acompañe a su esposa y a la plana mayor del Raid a hacer la visita protocolaria al Gobernador de Tan Tan y así reforzar la presencia femenina de la representación del Raid.



El Sol se asoma sobre las montañas.



Fernando y Miguel Ángel de centinelas de puerta.



“La tropa sahariana” momentos antes de la salida.

Alrededor de las 9:00 partimos. Los siete Km. de pista hasta la carretera es una exhibición de rápida conducción por ella de Hamid, de desviarse por el entorno, subir y bajar pequeñas, pronunciadas y pedregosas colinas.

Por fin llegamos a la carretera, 16 Km. nos separan de Tan Tan, antigua población perteneciente al protectorado español hasta el 1958, año en que se entregó a Marruecos, junto con unos 60.000 km² del norte del Sahara Occidental. Realmente, esta población, mucho más pequeña que en la actualidad, se había perdido previamente unos meses antes, al ser sorprendida la pequeña guarnición española por un grupo de nativos que habían accedido con armas bajo sus chilabas, en un día de mercado. Estos desarmaron a los sorprendidos y confiados soldados, les hicieron subir a los camiones y, con lo puesto, expulsados en dirección a Villa Bens, actual Tarfaya.

Durante el breve recorrido, contemplo el desértico paisaje de ocre rojizo, salpicado de tímidos hierbajos surgidos por alguna lluvia invernal o primaveral y que posiblemente, buena parte de ellos perecerán durante el verano. Ya cerca de la población, veo asombrado porciones de terreno labrado del que surge una débil y perezosa siembra. No sé si es trigo, cebada u otro tipo de cereal, pero debe tratarse de alguna especie resistente a la sequía, porque de lo contrario, no entiendo que pueda sobrevivir en aquel lugar.

Dos enormes esculturas de dromedario a ambos lados de la carretera nos dan la bienvenida, entramos en Tan Tan. En la información que busqué a través de Internet antes de iniciar el viaje, sobre esta población, quedé sorprendido, el número de habitantes variaba desde los 10.000 hasta los 62.000, según fuese el origen de la web, pero que hoy, después de haber estado brevemente en ella, me acercaría, como máximo, a los 15.000. El perfil urbano es horizontal, con bajos edificios blancos y de ocre asalmonado.



Entrada a Tan Tan.

Durante unos 600 metros nos desplazamos por lo que parece la calle principal, que es la propia carretera. Los peatones en las siempre concurridas calles marroquíes, se muestran expectantes a nuestro paso. Al parecer, En la TV del país se informa diariamente del Raid. Veo bastante juventud y estudiantes, tiendas, cafeterías. Pero en la entrada y salida no vi ninguna actividad industrial. En los límites de la ciudad, las viviendas dan paso, bruscamente, al desierto. Desde mi óptica occidental, noveo qué economía les permite mantener una población tan elevada

La caravana de todoterrenos entra en el recinto hospitalario, donde ya se encuentra descargado el módulo que estaba destinado para el hospital. El centro sanitario es austero y pequeño. Por sus dimensiones, bien podría ser para un pueblo español de menos de 10.000 habitantes. Los medios de que disponen parecen ser bastante limitados, propios del sur marroquí.



Todavía, “moderno medio de transporte marroquí en Tan Tan.

En la explanada frente al hospital, ya se encuentra Marta, vestida con una especie de melfa – vestido típico de la zona-, si bien no es exactamente como el de las saharauis, pero se parece. Le sienta muy bien, me comenta que se lo habían dado para la visita a la casa del Gobernador. Mientras hablamos, nos ofrecen a todos los componentes del Raid chilabas y turbantes para los hombres y “melfas” para ellas. Todos nos “disfrazamos” con la típica ropa de allí, poniéndola directamente encima de la que llevamos. Pasamos unos momentos divertidos, inmortalizando nuestro aspecto con las cámaras digitales.



David y yo ¿saharauis o marroquíes?



Con Marta. “Disfrazados”. Yo, como siempre, deslumbrado por el Sol de cara.



Al fondo el hospital de Tan Tan.



“Subgrupo sahariano”.



Casi todo el grupo, con el módulo entregado al hospital.

Después de comer un poco de los “frutos secos” con que nos han ofrecido las autoridades y del protocolo de la entrega de módulo, salimos de Tan Tan. Qué lástima, otra ciudad que tampoco podemos visitar, Son las cosas del Raid. La mayoría de los participantes están obsesionados en

encontrar pistas y dunas en las que correr y saltar con sus todoterrenos, pero nosotros, los veteranos del Sahara, incluyendo a Marta y David, tenemos otras inquietudes que, embarcados en este Raid, apenas podremos satisfacer.



Salimos de Tan Tan siguiendo al vehículo de Joan.

Aprovechando que el grupo reposta combustible en un surtidor a las afueras del pueblo, los veteranos nos escabullimos y partimos directamente en dirección Tarfaya. Por el camino nos encontraremos con el saharauí y su todo-terreno. Este nos “paseará”, el tiempo que nos quede, por los lugares que queremos visitar en El Aaiún.

Las últimas casas dan paso al desierto sin más. Al poco un discreto cruce y un cartel que indica el pequeño aeropuerto de la población ¿Qué movimiento de pasajeros puede tener en una zona tan desolada?

El “Gran Vitara” nos precede, Joan aprieta el acelerador y, soñoliento, Hamid parece poner poco empeño en mantener el ritmo, con lo que en pocos minutos llevamos más de un kilómetro de desventaja. La estrecha carretera tiene largas rectas y amplias curvas, adaptándose al terreno sin necesidad de salvar propiedades o edificaciones. El ligero viento de Noroeste levanta un poco de polvo y arena, haciendo que la visibilidad sea difusa a la distancia en que se encuentra el todoterreno de mis compañeros saharianos. Me da la sensación que van desapareciendo en las tinieblas, pero la certeza de que más pronto o más tarde les encontraremos parados –esperándonos– me tranquiliza. Por fin Hamid reacciona y me pide que me ponga al volante.

Mientras nuestro chofer dormita envolviéndose los ojos con su turbante, conduzco con determinación, exigiendo el máximo de los 140 cv. del Mitsubishi Pajero. La carretera es muy estrecha y de piso algo irregular, pero el escasísimo tránsito me permite ir a más de 150 Km. en las rectas. Alguna “mancha” de arena invasora en el asfalto me hace levantar el pie del acelerador en

varias ocasiones, pero poco a poco, el vehículo de Joan se va haciendo más y más visible. Nunca hubiese imaginado que nuestro “jefe” sahariano pudiese correr tanto en aquellas condiciones y con un vehículo de 90 cv.

Soy consciente de que voy a una velocidad peligrosa en la tercermundista carretera, de que llevo a Marta y David, sin olvidar a Hamid, pero la locura del Raid me ha contagiado y me niego a perder rueda del “Gran Vitara”, los 140 cv. del Mitsubishi rugen constantemente. Me concentro para no caer en la trampa de algún traicionero banco de arena o salir despedido en alguna curva, Hamid tiene reformada la altura de su vehículo y no está en las mejores condiciones para trazar las curvas a gran velocidad.

Por fin, ya detrás de nuestros compañeros, me relajo un poco, pero no del todo, el ritmo endiablado con que conduce Joan, hace que me mantenga muy atento a la carretera. Mientras, vamos atravesando un paisaje cada vez más arenoso. Algunas dunas empiezan a verse a cierta distancia y ya, hasta Tarfaya, la carretera transcurrirá a poca distancia del mar.



A toda velocidad, camino de Tarfaya.

Pequeñas y sencillas construcciones, ajadas o casi en ruinas, sin aspecto de estar habitadas, aparecen cada muchos Km. Al borde de la costa, ocasionalmente se ven algunas chabolas de frágil y patético aspecto. Desconozco si son viviendas habituales u ocasionales, pero lo que me choca es ver que en algunas, tres o cuatro en todo el recorrido, hay una antena parabólica sobre el ondulado tejado de chapa oxidada. Allí no había línea eléctrica.



Cabras en la baca.



Transporte de jóvenes "camelus dromedarius".



“Vivienda” frente al mar.

Esperaba parar en “Naila”, pero estamos entrando en Tarfaya, los 100 Km. desde Tan Tan se me han hecho muy cortos –cosa normal a la velocidad que hemos viajado-. Un Toyota 4x4 gris metalizado nos está esperando. Joan nos presenta a “Sidi...”, se trata de un saharai que acostumbra a hacer de guía-taxi.

Marta se siente contrariada por haberse pedido la visita al parque natural de Naila. Joan, consciente de que teníamos poco tiempo para nuestra visita “nostálgica” a El Aaiún y Cabeza Playa, ha pasado de largo.

El actual Tarfaya –“Villa Bens” o “Cabo Juby” en la época española-, tiene actualmente alrededor de cuatro mil habitantes. Las polvorientas calles, poco concurridas en ese momento, son humildes y poco atractivas. Por lo que veo, sus pobladores son mayormente gente pobre. La inmensa playa y su austero y un poco abandonado paseo marítimo, suaviza la aspereza del lugar.



Restos del antiguo fuerte español de Villa Bens (también Cabo Juby)



Una calle de Tarfaya -2009.

El encargado del pequeño museo de Antoine Saint-Exupéry abre especialmente sus puertas para que podamos visitarlo brevemente. El museo está dedicado a aquel ya mítico aviador y escritor del “Principito” que tuvo avería por la zona, cuando aquí todavía no existía Tarfaya ni el antiguo Villa Bens.



Museo Antoine Saint-Exupéry.

En un artículo que descubrí por Internet se decía en el 2007:

“La especulación española llega al Sahara”

Desde hace una semana Canarias está conectada al Sahara por barco. Han hecho falta 32 años desde nuestra vergonzosa descolonización de esos territorios para que vuelvan a recuperarse las comunicaciones perdidas, pero no la libertad de un país que de la bota militar española ha pasado a la todavía más férrea bota militar marroquí.

El “Assalama” es un viejo paquebote de la Naviera Armas, capital canario pero bandera de conveniencia panameña. Une Puerto del Rosario, en Fuerteventura, con Tarfaya, la antigua capital de Cabo Juby, la olvidada Villa Bens, entregada a Marruecos en 1958 tras la Guerra de Ifni. Cuatro horas de travesía para salvar los 100 kilómetros de distancia, mil veces surcados por las pateras, cientos de veces salpicados con la sangre de tantos náufragos inocentes.

En la polvorienta ciudad de 4.000 habitantes, semienterrada en las arenas del desierto y la incuria marroquí, la llegada del barco se celebró como en Bienvenido Mister Marshall. Nosotros éramos aquí los americanos “guapos y sanos” y el wali hacía de Pepe Isbert “como alcalde vuestro que soy...” Se plantó una jaima de recepción, ondearon banderas multicolores y las mujeres nos regalaron rosas. Siguiendo el guión de Berlanga, muchos nos trajeron sus listas de deseos de prosperidad a la sombra de esos euros que se supone nos salen por las orejas y regalamos a manos llenas.

Como soñar es gratis, todos sueñan. Los saharauis y marroquíes con salir de la pobreza. Los españoles con dar el pelotazo y forrarnos.

La naviera tiene la concesión en exclusiva del puerto durante 25 años. La empresa está participada por canarios y marroquíes, quienes con ayudas de la Unión Europea han ampliado el puerto y ahora preparan un polígono industrial de 80.000 metros cuadrados. También han aterrizado las constructoras, de la mano de un polo turístico que pretende levantar junto a sus inmensas playas 10.000 camas en los próximos cinco años, hacer un puerto deportivo para 360 atraques e incluso un lago artificial. Paralelamente, los listillos han comenzado a comprar casas, disparando los precios en este villorrio sin alcantarillado, ni aceras ni hospital, con las ruinas del antiguo cine español y un pequeño museo dedicado a Saint-Exupéry (el de El Principito) como única oferta cultural. Las viviendas han pasado así en un año de valer 10.000 euros a costar 50.000. Es nuestra desinteresada aportación al desarrollo en el Tercer Mundo. Y como en la película les enseñaremos a cantar:

"Los españoles han venido,

*olé salero, con mil regalos
y a las niñas bonitas
van a obsequiarlas con aeroplanos,
con aeroplanos de chorro libre
que corta el aire,
y también rascacielos, bien conservaos
en frigidaire ."*

Pues bien, este barco naufragó en Mayo del 2008 después de haber hecho solamente tres viajes, embarrancando en unos arrecifes frente a Tarfaya. Por lo que de momento, la transformación de Tarfaya, para bien o para mal, ha quedado paralizada hasta el momento. El paquebote sigue embarrancado hasta la fecha, consumiéndose por el óxido.



El barco "Assana" encorado frente a Tarfaya (foto de Internet) -2008-

No nos vamos de Tarfaya sin haber contemplado "La Casa del Mar", conocida por mí desde que leí "Arena y Viento" de Alberto Vázquez Figueroa, y sin las obligadas fotos de los únicos restos españoles reconocibles: El fuerte.



Casa del Mar -2009.



Colada en el pozo de agua salobre, al fondo la mezquita (foto de Joan Bordas - 1957/8.



Restos del fuerte español en Villa Bens (Tarfaya) – 2009.



Fuerte en el 1958 y carros de refuerzo recién llegados de la Península como consecuencia del levantamiento armado. A pesar de todo, ese mismo año se entregaría a Marruecos junto a todo el “Protectorado Sur”, que estaba en la norte de Sáhara Español. Fueron unos 60.000 kilómetros cuadrados que, en realidad, no formaban parte de la “54 provincia española”. Foto de Joan Bordas.

Los sesenta y tantos Km. hasta El Aaiún los paso contemplando el desierto, ya sin la obligación de conducir a toda velocidad y con un seguro y relajado conductor saharauí. Pasamos lo que era la frontera española-marroquí de Tah, más adelante dejamos a la izquierda la población de Daora. En tiempos de ocupación española era un simple destacamento de Tropas Nómadas y limitada población de saharauis en jaimas. Ahora no parece una población importante, una concentración de construcciones de planta baja de color asalmonado al gusto marroquí, con su tradicional minarete sobresaliendo, debe acoger algunos cientos de pobladores en medio de aquel desolado paisaje. Me pregunto qué medios económicos les mantienen allí.



Tah, aquí estaba la frontera Sahara español con Marruecos -2009.

BIR Nº 1 - VIVERES - PACO CORTES - 1973/1974

La frontera en Tah



Tah, frontera de la época española -1974.

El 24 de Junio del 1975, once meses después de haberme licenciado, en estos parajes que estamos atravesando entre Tah y Daora, una asesina mina anti-carro acabó con la vida de cinco soldados españoles y su teniente cuando patrullaban con su Land Rover. Eran, desde el 1974, tiempos convulsos para las tropas españolas del Sahara Occidental. A la actividad guerrillera del independentista Frente Polisario, se habían sumado las incursiones y hostigamientos de las tropas marroquíes. Antes de licenciarme, en Julio del 1974, yo mismo sufrí con mis compañeros estados de alerta que nos mantuvieron durante muchos días en tensión y muy despiertos en las procelosas noches de Bucraa, propicias estas para los ataques a nuestros destacamentos.



Resto del Land Rover , fatidico

jose luis fuentes

Así quedo el vehículo destruido por una mina -1975.

Ahora, tranquilo y con otros ojos, voy contemplando a nuestra derecha la cadena de dunas que atraviesa de norte a sur y siempre en una franja de unos treinta Km., cercana al mar, buena parte el Sahara Occidental. Ello me indica que nos estamos acercando a El Aaiún.

Minutos después, a lo lejos, empieza a distinguirse el contorno de la ciudad. Esta parece semienterrada en la planicie desértica. Según nos vamos aproximando, da la sensación que lentamente va surgiendo de las entrañas. Su perfil ya me es extraño en comparación al que recordaba.

Aparece el control de la gendarmería marroquí con sus grises uniformes, como si de un paso de aduana se tratase. Joan parece hacer caso omiso del stop y tiene intención de pasar de largo sin parar, sabedor que lleva la rotulación del Raid y que este está teniendo paso libre en todos los controles, pero los gendarmes, al aperebirse de la pretensión del todo terreno, bruscamente se interponen en el último instante, provocando el frenazo del Gran Vitara. Nosotros desde atrás, somos testigos de que atienden las explicaciones de Joan de forma un poco destemplada.

Los pasaportes de todos nosotros, el buen hacer negociador de Joan, su gorra del Raid regalada al jerifalte del control y el ser participantes del Raid, más la afirmación que somos seguidores del Barça, nos permite pasar este control con la ridícula demora de veinte minutos, sin haber sufrido registro ni coste de más prebendas que la gorra de Joan. Los gendarmes no sabían que entre los dos vehículos iban infiltrados tres “merengues” –En Marruecos hay mayoría de seguidores del Barça.

Lejos de tener ya franco el camino hasta el cercano Aaiún, todavía tenemos que pasar un nuevo control apenas 100 metros después. Ahora son uniformes azul oscuro, los de la policía marroquí. Los gendarmes vienen a ser como la guardia civil española, y los policías como la española nacional.



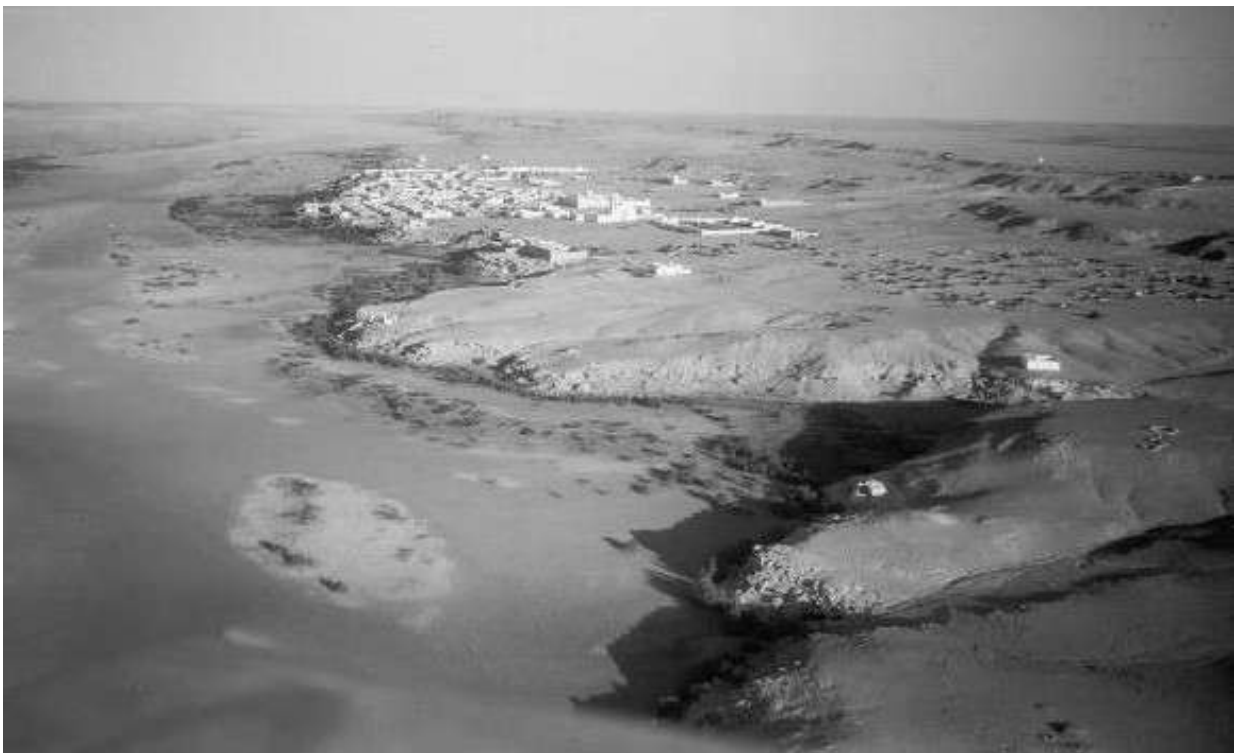
Control gendarmería 1 Km. antes de llegar a El Aaiún. Joan en la puerta.

A la policía marroquí le trae al paio que ya hayamos sido controlados y registrados administrativamente por sus “parientes” los gendarmes. Nuevamente Joan entrega los pasaportes y las explicaciones de rigor. Esta vez, la lenta y desesperante burocracia marroquí es un poco más rápida y unos 15 minutos después, dejamos los controles atrás. En total nos han retenido poco más de media hora. No hemos entrado ni salido de Marruecos, pero está claro que ir al “Sáhara marroquí” desde Marruecos, nos es lo mismo que viajar por el mismo país.

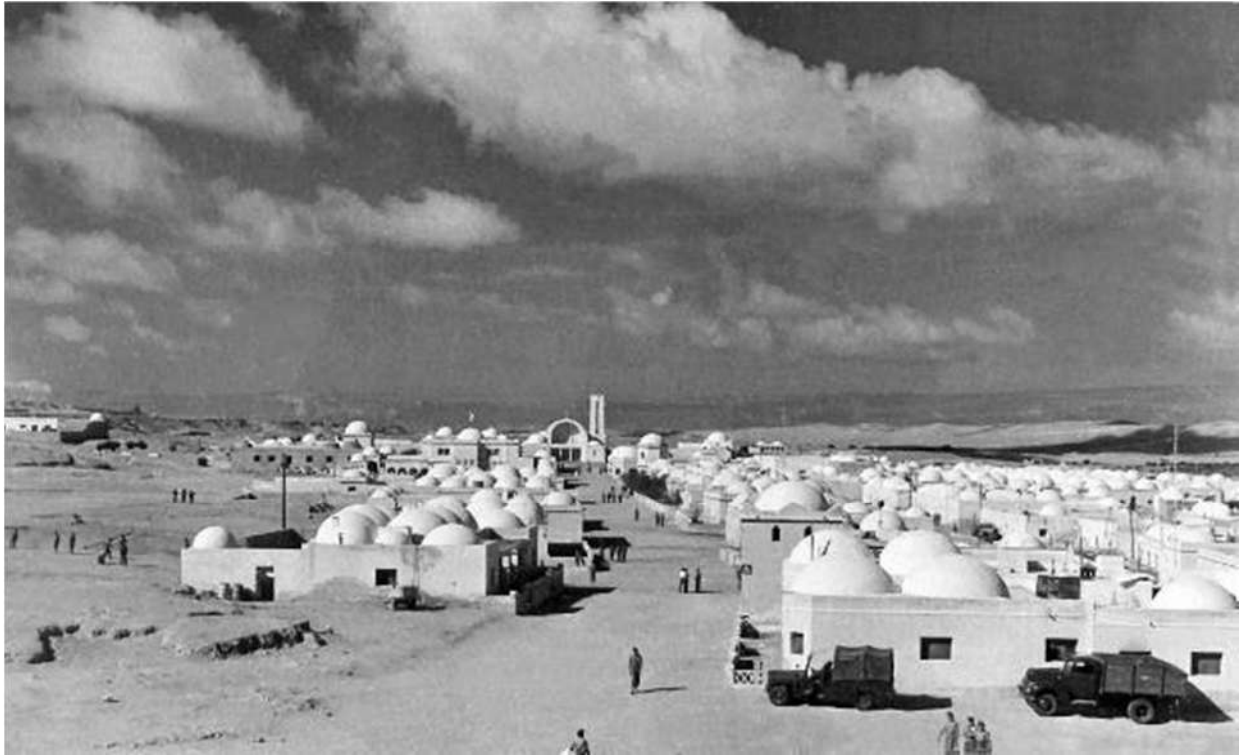
No se entra a la ciudad por el mismo punto que antaño, ahora se hace casi un Km. más hacia el Este, sobre el muro-puente de una especie de presa que retiene y embalsa el agua de la Saguia. Atravesamos un desconocido Aaiún y, sin demora, nos dirigimos hacia Cabeza Playa. La carretera mantiene el mismo trazado, pero de dos carriles a pasado a tener cuatro, con una medianera arenosa.



Zona del antiguo Aaiún español -2009.



La Sagua y El Aaiún en el 1958. A la derecha se aprecian las jaimas de lossaharais.



El Aaiún. Foto de Joan Bordas – 1958.

Resulta “curiosa” la fiebre constructiva marroquí, esta especie de autovía me parece del todo innecesaria, aunque ahora sea la N-1, pues aunque el tránsito ha aumentado considerablemente con relación a la época española, la densidad de vehículos es ridícula –cosas de la política de imagen de los marroquíes-.

Un moderado viento del norte, que bien conozco, arrastra arena por el asfalto. Las dunas que hay a ambos lados me parecen más pequeñas que las que conocí hace 36 años. Ya no se ven dunas alquitranadas (en la época colonial, se proyectaba alquitrán en las dunas que amenazaban con invadir la carretera en el lado norte, para intentar inmovilizarlas), ahora veo algunas carretillas con enormes palas que las empujan y limpian la arena de los bordes.

Cuando llegamos a la segunda curva, la misma que entonces, en zona cercana al pozo “*Farache*”, -el agua que bebíamos en Cabrerizas era de este pozo- nos incorporamos a una nueva y estrecha carretera desconocida para mí. Esta nos lleva hasta una urbanización de chalets marroquíes frente al mar. Sus calles no están asfaltadas y la calidad de las edificaciones es muy variada, algunas de aspecto aceptable, otras más modestas. No me parece un lugar acogedor para vivir o veranear, nunca me lo ha parecido la costa sahariana, por lo menos la que yo conozco, casi constantemente batida por el viento del Norte, con el continuo arrastre de arena, con frías y húmedas noches.

La carretera, en dirección sur, ya paralela al mar, nos lleva en pocos Km. hasta el BIR. En el lateral Este del ruinoso campamento de instrucción, allí donde se encontraba el “campo de margaritas” (*), salimos del asfalto y aparcamos los dos vehículos, camuflándolos entre los pequeños montículos de arena y arbustos de “*atriplex*”.

(*) = *Lugar de “reunión forzada” a extramuros del campamento cuando había que hacer aguas pesadas y que, por la actividad diaria del BIR, se concentraba en un horario determinado. En*

ocasiones se compaginaba el hacer fuerza con la tertulia en corrillo. Para el que no conoció el “campo de margaritas”, imagínese varias decenas simultáneas de “caganés” como la típica figurilla de los Belenes catalanes.

Desde afuera, mientras nos acercamos al bajo muro, ya se aprecian los techos de los desvencijados y ruinosos barracones. Noto una extraña sensación y un ligero cosquilleo en el estómago cuando ante nosotros aparece el enorme patio de armas; está cubierto de arena y hay algunos matorrales; el abandono es total. Al fondo se aprecia los restos del altar, detrás el bunker del polvorín y, a la derecha, las naves que formaban el comedor y que, extrañamente, conservan el techo casi intacto –quizás usado por los marroquíes-. A la derecha, los esqueletos de los barracones-dormitorio de las 1ª y 2ª Cias. A la izquierda, en primer término, los restos de la cantina y a continuación los maltrechos barracones de la 5ª, 3ª y 4ª Compañías.

Mientras en silencio contemplamos las ruinas del BIR, Joan, que ya lo había visitado anteriormente, nos sugiere que entremos, aunque en silencio y con cuidado que no nos vean los policías o militares que todavía ocupan los edificios de la entrada, las únicas construcciones que no han dejado deteriorar las autoridades marroquíes. Estos convirtieron el antiguo campamento español en cárcel y campo de concentración de los prisioneros saharauis durante la guerra del 1976 al 1991.

Entramos a la cantina, sin techo y con montones de arena, los recuerdos me inundan la mente. Después nos movemos entre las hileras de barracones, procurando estar a cubierto de la vista de la entrada –no sé las consecuencias que nos habría ocasionado el ser descubiertos- furtivamente voy a la localización de mi barracón, atravieso la calle que separa las Compañías 3ª y 4ª con rapidez, para evitar ser visto por la policía marroquí, mis sensaciones son extrañas, no siento nostalgia del lugar, allí no fui feliz, sin embargo, aquello formó parte de mi juventud durante más de dos meses y no puedo evitar un nudo en la garganta. Imágenes de aquella primavera del 1973, se precipitan sin piedad en mi mente. De pronto estoy frente al 4º barracón de la 4ª Cía., el mío. Me asomo por una de las ventanas al interior del dormitorio y localizo el punto exacto donde estaba mi litera, entre dos ventanas y no muy lejos de la puerta de entrada. El lugar está vacío y desconchado. La soledad y herrumbre del recinto me crea desazón. Por unos instantes me parecen ver las literas, el entrar y salir de mis compañeros de circunstancias. Unos tumbados dormitando, otros escribiendo a sus novias, sentados sobre el camastro y, entre aquellas dos ventanas, con la carpeta sobre mis rodillas, me veo a mi mismo escribiendo a María. Estoy rodeado de mis amigos de campamento, Hernando de Zaragoza a mi derecha, Vilà de Barcelona al frente, un valenciano que no recuerdo el nombre, a mi izquierda. Me veo joven y la desazón se vuelve hiriente por la inmediata percepción de que aquellas imágenes son fantasmales y que aquella juventud se ha vuelto cercana vejez. Como un reflejo me giro buscando a mi hija, la veo sonriente y observándome desde el otro lado de la ruinosa calle. Su expresión es de apercibimiento de “mi momento”, un momento que ya quedará grabado en mi recuerdo para toda la vida. El cruce de sensaciones que me acaba de invadir: El fantasma del pasado con la realidad del presente. Del pasado, de semanas poco felices vividas allí como recluta, un tiempo en que la mente se refugiaba en los todavía frescos y agradables recuerdos... en el rápido retorno a la Península y en volver a recuperar tu personalidad, doblegada en aquel lugar. Y ahora, en la realidad del presente, en aquel ya ruinoso lugar, dueño de mis actos, con el límite que te impone la propia sociedad, pero ya sin sometimiento, en un loco viaje que estoy viviendo con Marta, David y mis amigos Joan, Fernando y Miguel Ángel. Un viaje especialmente extraordinario para nosotros, Veteranos del Sahara.



BIR, patio de armas cubierto de arena y matorrales, al fondo los comedores y, a la derecha, restos de los barracones de la 1ª y 2ª Compañía -2009.



Al fondo a la derecha el bunker del polvorín, a la izquierda los barracones de las Compañías 3ª 4ª y 5ª -2009.



Entramos al BIR sigilosamente -2009.



Los cuatro veteranos ya no tenemos que hacer instrucción -2009.



Mi barracón de la 4º Compañía. Joan a mi lado.



Interior de mi barracón del BIR, zona donde estaba mi litera.



Con compañeros “maños”, Mayo 1973 en el BIR.



El BIR en el 1972, al fondo se aprecia las edificaciones de Cabeza Playa y el espigón.

Pensativos, regresamos hacia el exterior, caminando sobre la arena que cubre el antiguo suelo pavimentado de las calles, rodeados de los inservibles y destrozados barracones, alcanzamos la esquina sureste del enorme patio de armas. Paramos brevemente para echar una última mirada al

BIR, inmenso esqueleto que año tras año va desintegrándose hasta que desaparezca “diluido” entre la arena o bajo alguna construcción marroquí.

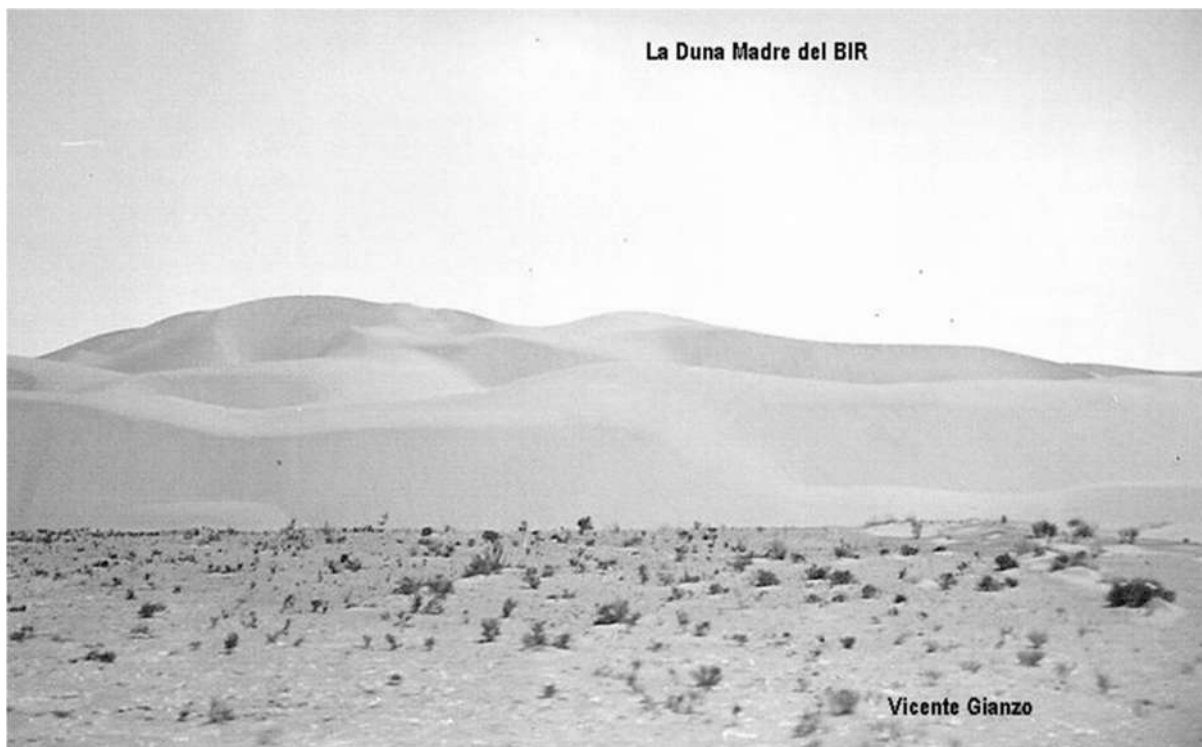


BIR, garitas de centinelas. Todavía se mantienen en pié. Sólidas.

Nos dirigimos a “Cabeza Playa” (o Playa del Aaiún), a Km. y medio del BIR. Compruebo que la enorme duna (“Duna Madre”) que había cercana al campamento, ya no existe. En ella, cuantos reclutas sudaron la gota ascendiendo a paso ligero. A los últimos de la formación, cuando la

arena ya estaba removida y “ablandada” por las pisadas de los primeros, se les hundían las botas, llegando muy fatigados a lo alto de la colina de arena.

En el lugar donde estaba la gigantesca duna, ahora hay pequeños montones de arena retenida por los arbustos “atriplex”, mezclándose con restos de desechos de construcción. Echo una ojeada a mi alrededor, y todo el paisaje es similar entre el BIR y Cabeza de Playa. Ello me lleva a sospechar que es el resultado del importante crecimiento constructivo de la zona y de la nula gestión de los residuos. Les resultaba más barato esparcir los escombros por los alrededores y dejar que el arrastre de arena producido por el viento, vaya cubriéndolos o disimulándolos. Aquellas pequeñas ondulaciones arenosas, limpias, que según se iban alejando hacia el interior, iban creciendo hasta convertirse en sensuales dunas, no las veo, aquel entorno ya no existe ¡pobre paisaje sahariano!



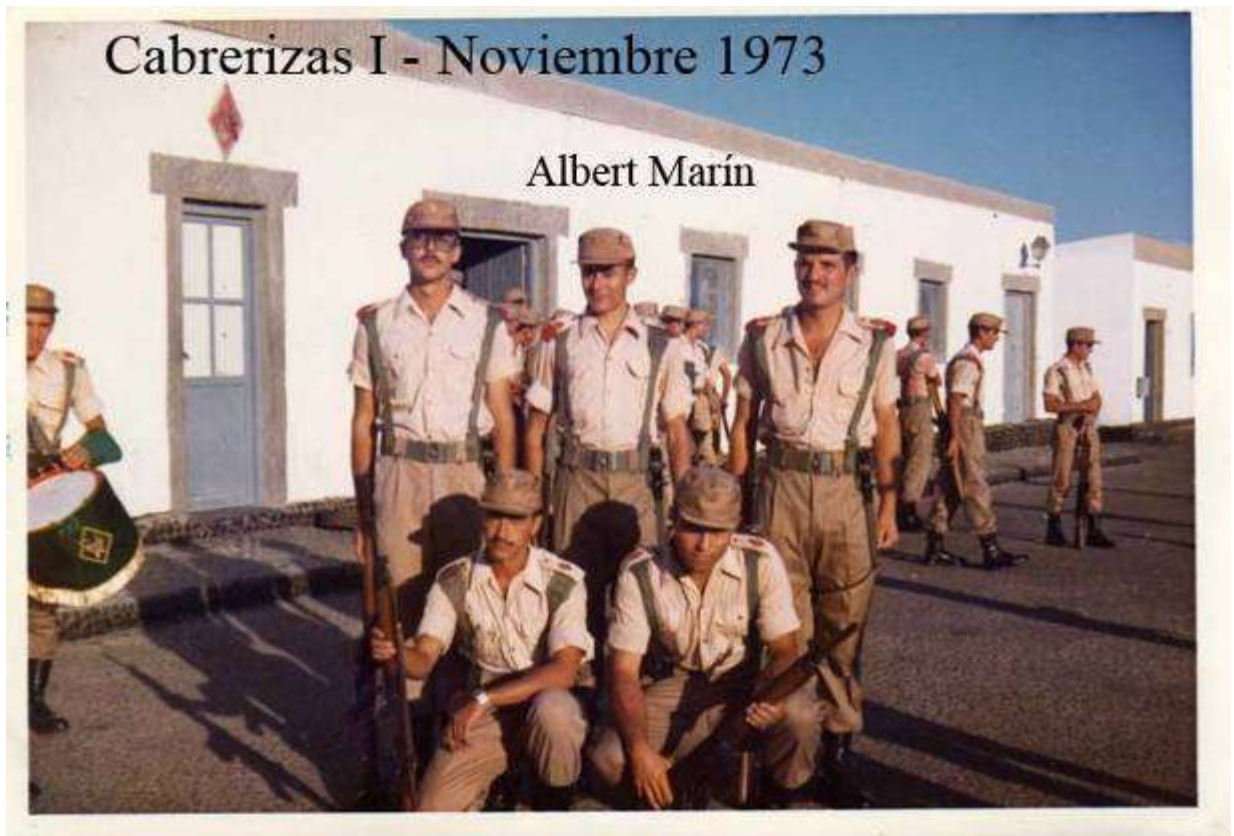
1973. la “Duna Madre”.

Según nos acercamos a Cabeza de Playa, empiezo a distinguir el muro del viejo Cabrerizas, el cuartel-cárcel en el que pasé nueve meses de espartana milicia. A la izquierda de este, se levantan edificaciones. Allí donde antaño solo había arena, ahora, en explanadas sin asfaltar, de arena sucia y polvorienta, se levantan tapias, pequeños edificios de austera y pobre arquitectura, almacenes y viviendas. Vehículos, mayormente industriales, completan el poco atractivo escenario.



Esquina Noreste del que fue Batallón de Cabrerizas, mi cuartel -2009.

Llegamos a la altura de lo que era el cuartel de Cabrerizas. En la esquina Noreste hay una garita elevada construida por lo marroquíes. Los torreones almenados han desaparecido y el muro ha crecido longitudinalmente unos quince metros en dirección al BIR. Desconozco el porqué han destrozado la estética de lo que fue mi cuartel. El nuevo muro norte –recrecido- está medio acabado y con lamentable aspecto.



Preparados para desfilan, patio de armas de Cabrerizas , yo en el centro y miscompañeros: José Atº Barrera, Basilio López, Francisco Carro y Hernando Liaño.

Ya frente a la fachada principal del antiguo cuartel, veo las garitas originales. Donde había una barrera y, desde el exterior se podía ver el interior del patio de armas, los marroquíes han puesto una “cutre” puerta apuntalada. Han tapiado las ventanas que daban al exterior y superpuesto un mal construido muro en la parte derecha. Todavía se mantienen los techos metálicos ondulados del cuerpo de guardia. Cabrerizas-I era un cuartel de construcción sencilla y austera, sin pretensiones de solidez, pero tenía cierta estética, con sus torreones almenados y muros blancos.



Estado de la entrada del antiguo Cabrerizas en el 2009. Los marroquíes la han “retocado” a peor.



La misma entrada, pero en el 1970, igual que en 1973, mi época de mili. Foto del Coronel José Guasch.

La transformación marroquí lo había convertido en un recinto tapiado, feo y decadente. Al lado izquierdo, allí donde estaban los dormitorios de oficiales, adosados al cuartel, veo que hay un puesto de la policía marroquí, llegando a la conclusión que todo el recinto pertenece a ellos. De forma rápida y sin ser visto, hago una foto de la fachada. Sé que ello está prohibido y pueden

confiscarme la cámara o, por lo menos, la tarjeta, pero nadie me ha visto. Será la primera fotografía actual de los restos del viejo Cabrerizas que se publicará en la Web de la “mili en el Sáhara”.

Cabeza Playa, tal como la había conocido treinta y seis años antes, ya no existe. La escasísima edificación de la época ha dado paso a feas calles de estilo portuario, con almacenes y tapias. El cuartel-almacén de la Compañía de Mar todavía existe, más o menos deformado. Giramos por una calle en dirección a “Casa Josefina”, anhelado destino, dado que nuestros estómagos están vacíos desde hace horas.

Esta calle me parece que era la breve carretera que conducía a la planta de depósitos de combustibles “Atlas”, en las que tantas guardias procelosas nos tocaron hacer a los de Cabrerizas. Efectivamente, al fondo diviso los enormes tanques de la actual planta. De súbito, mi atención se dirige a un grupo de hombres y mujeres, vestidos todos con una camiseta amarilla ¡Son el grupo del CASH! (Caballeros Abuelos Saharianos Honorarios). Sabíamos que hoy por la noche íbamos a encontrarnos con ellos en el Campamento de Paco Jiménez, pero la casualidad ha querido que nos viésemos en “Cabeza Playa”.



Con la construcción del puerto marroquí, en este punto el mar a retrocedido más de cien metros -2009.



Más o menos, desde el mismo punto que la foto de arriba -Noviembre1973- (la fecha del interior de la foto está equivocada en el año).

Con gran alegría por ambas partes, nos saludamos, nos hacemos una foto de grupo y después de un breve cambio de impresiones, nosotros entramos a “Casa Josefina”. Los “CASH” que acababan de salir satisfechos del restaurante, se dirigen a visitar (a escondidas) el BIR.

Ha sido emotivo coincidir en Cabeza Playa con mi amigo y ex-compañero de Cabrerizas, Ernest Vilches. Treinta y seis años antes habíamos convivido durante nueve meses en aquel lugar, ahora totalmente cambiado y casi desconocido. La construcción del puerto ha deformado el perfil de la costa y de la misma playa, que tantas horas de relajamiento y consuelo nos dio cuando el viento del norte no nos lo impedía. Hasta ha desaparecido el pequeño espigón, inservible por falta de calado y longitud, pero útil para pescadores de caña y breve paseo de los soldados de Cabrerizas.



- CON EL GRUPO DEL CASH -

Nos zampamos una estupenda fritada de pescado y pasamos un muy agradable rato de camaradería ¡allí! en Cabeza de Playa....me parece Increíble. Comidos y regados, salimos del restaurante para dirigimos hacia El Aaiún, no sin antes hacer un pequeño rodeo para pasar delante de “Atlas”. La disposición de los depósitos me es familiar, si bien han aumentado en número y tamaño, y un sólido muro rodea el recinto. Al fondo a la derecha, adentrándose en la mar, el pantalán de fosfatos lo veo idéntico, el mismo que conocí.



Playa del Aaiún. Al fondo se distingue la planta de Atlas -1972.



Planta de ATLAS en la actualidad, un poco más cerca que la foto anterior, compruébese el retroceso del Mar -2009.



Planta de atlas , foto de la parte Sureste, en la época que me tocó hacer guardias y de centinela entre los depósitos.

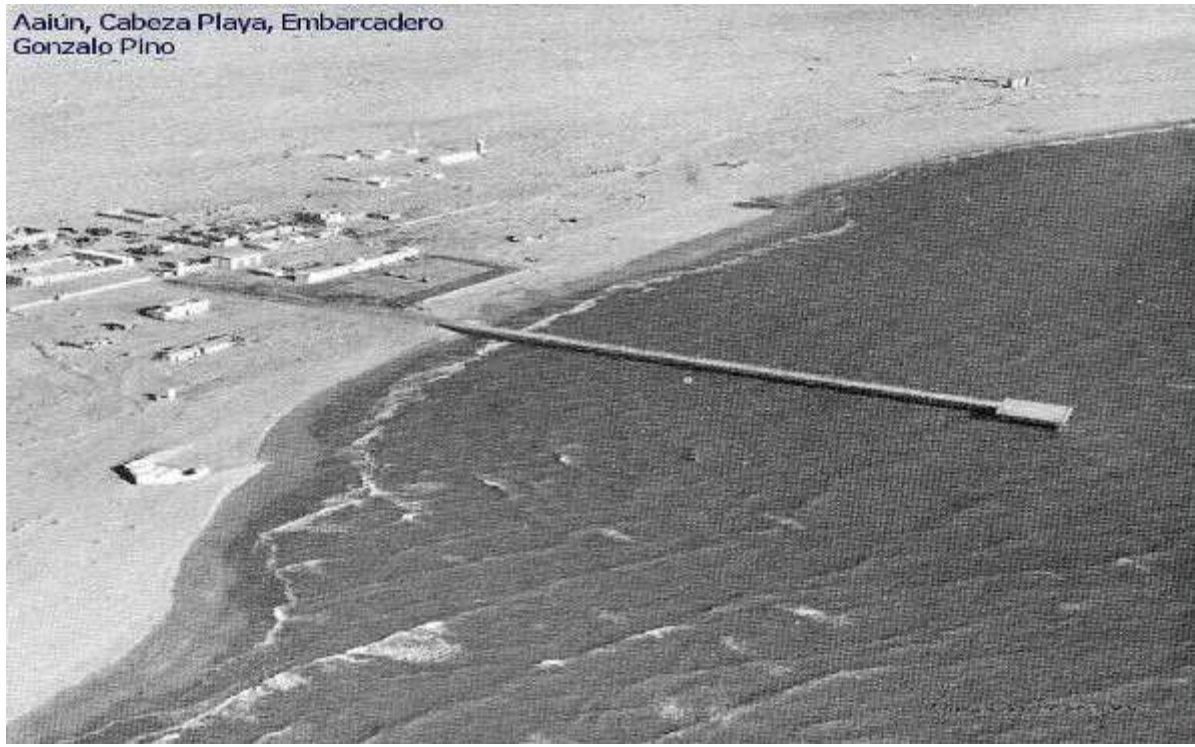


Foto aérea del Cabeza Playa de la época española, nada que ver con el actual. A la derecha, a más de un Km. apenas se distingue la planta de Atlas.

Apenas he visto lo que es la actual Cabeza de Playa, tenemos el tiempo muy ajustado para llegar a “Villa Sahara” y después recibir al Raid en el control de entrada que horas antes ya habíamos pasado. Me gustaría haber paseado un poco por la zona cercana a Cabrerizas, la Cía. de Mar y el antiguo “malecón”, a ver si me encontraba algún fantasma con uniforme garbanzo, pero tampoco era muy alentador profundizar en el desaguisado urbanohecho en la zona.

Mientras circulamos por la “sorprendente” nueva carretera hacia la ciudad, me siento un poco triste. Aquella Cabeza Playa, en la que pasé un año, ya no existe, cosa normal después de 36 años. La aportación española en el lugar fue muy provisional, no se consolidó apenas, fueron pocos años de ocupación firme y poco se construyó. Eso hacía que el paisaje sahariano se conservase bastante virgen. Pero ahora, nuestra huella estaba prácticamente borrada o en ruinas, y el entorno estaba siendo destrozado por la política de ocupación marroquí y la venta de arena. Colonizado por Marruecos con masas de desheredados marroquíes y planes de artificial desarrollo económico, todo ello a espaldas de los auténticos y legítimos pobladores saharianos y, con todo ello, poniendo mucho interés en borrar nuestra histórica presencia en el Territorio.



Carretera de doble carril entre El Aaiún y Cabeza de Playa.

Transitamos por el Aaiún en dirección a “Villa Sáhara”. La ciudad me es extraña, ha crecido desmesuradamente. El antiguo Aaiún Español ahora solamente es una pequeña parte de la urbe. La capital del Sáhara Occidental fue fundada por los españoles en los años treinta del pasado siglo, en lo que era un oasis y algunas jaimas de nativos, aunque verdaderamente no empezó a construirse con convencimiento hasta el 1945. Sufrió ataques de bandas armadas de liberación a finales del 1957 y primeros del 58. En el 1975, poco antes del abandono de España del territorio, la población total, incluyendo militares, podría estar alrededor de los veinte mil, pero ahora dicen que roza los trescientos mil (aunque pienso que la cifra oficial está un poco desfasada a la alza).

Compruebo que hay mayoría de población marroquí, también veo bastantes mujeres vestidas con el típico melfa saharauí. La verdad es que no esperaba ver tantos saharauis, aunque estos sean minoría.

Fernando y yo descansando en Villa Sahara -2009.

En Villa Sáhara somos presentados a Paco Jiménez, propietario del pequeño hotelito-chalet-palacete y buen amigo de Joan. En los salones de Villa Sáhara es costumbre descalzarse, no porque sea una mezquita, pero sí para proteger las estupendas alfombras que cubre el suelo.

Fernando y yo descansando en Villa Sáhara.



David y Marta en Villa Sáhara -2009.

Paco también tiene el campamento en medio del desierto al que por la noche iremos a cenar y dormir. Durante un buen rato charlamos con Paco, tomando pastas y té ofrecidos por nuestro anfitrión. Nos sentíamos bien y relajados, pero debíamos partir hacia la salida del Aaiún, justo antes de llegar al control de policía, a la espera de la llegada del convoy del Raid

Ya anocheciendo, en la lejanía se perciben los faros del grupo que se está acercando al control de la gendarmería. A diferencia de nosotros, tiene paso franco, no en balde el Raid esta co-promocionado por las autoridades marroquíes.

La policía del Aaiún nos abre paso hasta la “Gran Plaza”, donde todos los vehículos aparcen en batería y se produce como una especie de recepción, con la TV marroquí filmando. Azziz también nos “recibe” singularmente, llamando la atención a Joan por habernos apartado del recorrido del Raid. En aquellos momentos me doy cuenta de hasta que punto estamos atrapados en la “disciplina” del Raid y de que la licencia que nos hemos permitido hoy, no podrá volver a repetirse. Los veteranos del Sáhara estamos condenados a corretear con los todoterrenos, soportar las recepciones con las autoridades y olvidarnos de nuestras visitas turístico-nostálgicas.

Joan también tiene unas diferencias con la dirección española del Raid. Como miembro de Radjem no está de acuerdo con la forma en que se está llevando el tema del reparto solidario y nosotros somos testigos de ello. Aquellos momentos para nosotros fueron desalentadores; el ambiente estaba tomando un cariz poco agradable para nuestro “grupetto”, jamás pensé que en mi vuelta al Sáhara estaría nuevamente condicionado por la disciplina como lo estuve hacía 36 años, aunque es bien cierto que no en la misma condiciones que en aquella época.

Sidi... se despide de nosotros y volvemos a ocupar el vehículo de Hamid.

La caravana sale de La Gran Plaza y se dirige a la sede del Wali (alcalde), al obligado protocolo con las autoridades. Nos acercamos a calles que fueron españolas y que, aunque ya no son blancas, me son familiares. Antes de entrar al edificio, reconozco al otro lado de la calle el edificio de lo que en su día fue el Gobierno General del Sáhara. Ahora, en lugar de la bandera Española, ondea la marroquí... ¡Extraña y desalentadora sensación!



Enorme y nueva gran plaza en El Aaiún. David y yo.

En la puerta nos recibe el que parece la máxima autoridad del Aaiún, vamos entrando de uno en uno, recibiendo el saludo del que creía era el Wali, pero que después me enteraría que era su segundo, en sustitución del “Jerifalte” que estaba de viaje.

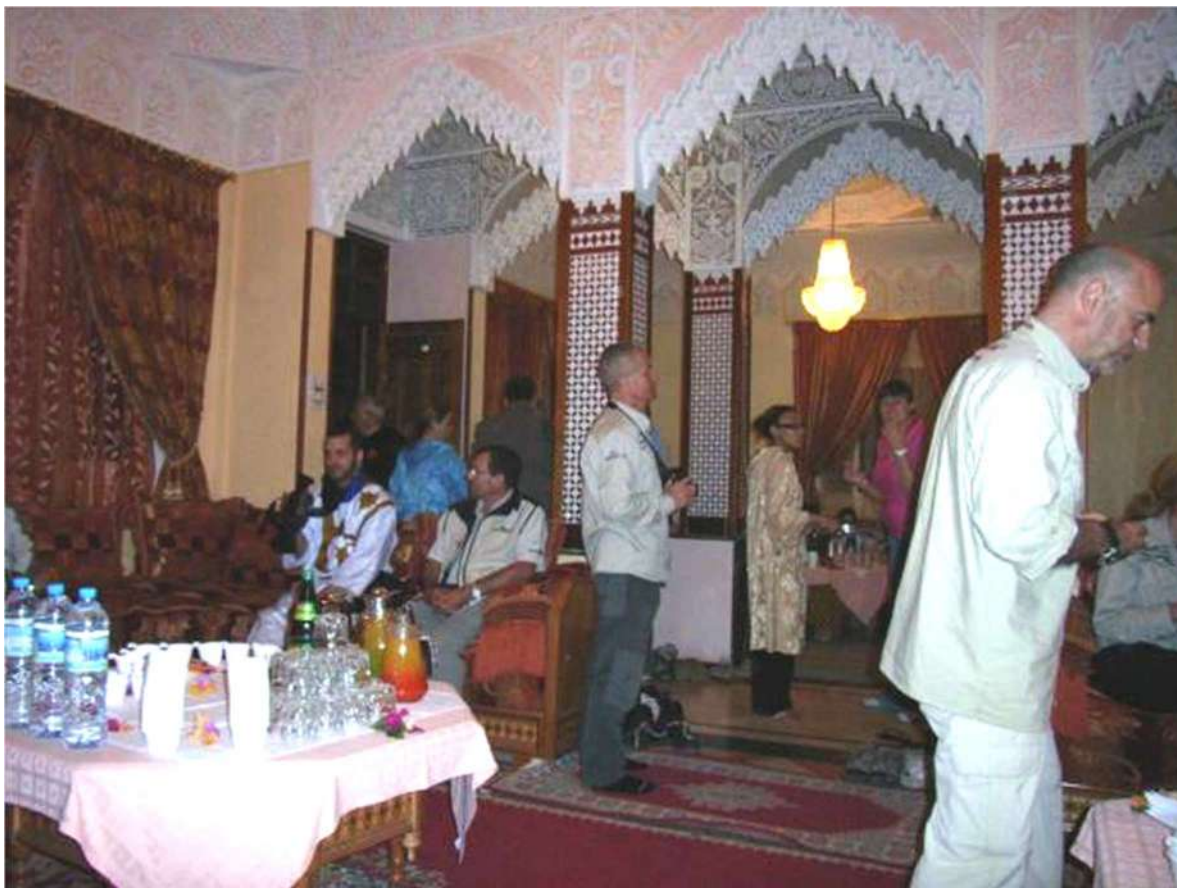
En un amplio salón, no acomodamos en sillas y butacas ordenadas en todo el perímetro, quedando el centro despejado, como si de una pista de baile se tratase. En pequeñas mesitas han colocado algunas pastas y frutos secos. El buen condumio de “Casa Josefina” me mantiene sin

apetito, pero a pesar de ello, picoteo un poco. Si hubiese sabido lo que me esperaba horas después, habría atacado con más firmeza el frugal condumio.

Una auténtica sesión de propaganda de las excelencias y progresos de la política marroquí sobre el territorio, es el acto central del protocolo. Pero lo que me dejó asombrado es una serie de fotos de la época española que nos proyectan en una pantalla. Esas imágenes son para contrastar el “atraso y miseria” con que España mantenía el Sahara, con las actuales de progreso y desarrollo marroquí. No sé lo que pensaría la mayoría de componentes del Raid, pero a los veteranos no nos la dieron con queso. Lo que no me gustó fue que las fotos españolas habían sido sacadas de nuestra Web de “La Mili en el Sahara” sin el permiso de sus propietarios, además no se habían ni molestado en borrar los nombres de los soldados que estaban insertados en las fotografías.

Mientras aguantaba aquel festival de excelencias marroquíes en el Sáhara, me preguntaba que hacía yo allí. Me sentía atrapado. Después intente tomármelo por el lado positivo, pensando que estaba siendo testigo de la propaganda oficial marroquí en el Territorio.

Cuando por fin salimos, a las 10 de la noche, nos dirigimos a la “recepción” de “Villa Sáhara” con cuatro horas de retraso sobre el horario previsto. Allí percibí un cierto confusionismo sobre qué había que hacer a hora tan intempestiva y qué nos esperaba en el campamento cuando llegásemos ¿cena? ¿baile exótico bajo las estrellas a la luz de una hoguera? Ya empecé a presagiar que la cosa no iba a ir así, a menos que nos quedásemos sin dormir.



El grupo en Villa Sahara, poco antes de partir hacia el campamento de Paco Jiménez

Una hora más tarde partimos hacia el Campamento de Paco Jiménez. Sigo percibiendo el desconcierto organizativo y me produce desasosiego. Este va en aumento cuando hacemos una parada en la gasolinera que hay a la salida de la ciudad en dirección a Cabeza Playa. En estos días

hay escasez de combustible en el Sahara Occidental, pero la influencia de las autoridades nos permite repostar a todos los 4x4 y a los dos camiones. Claro que con dos surtidores que parecían funcionar a manivela por su lentitud de chorro y, por tanto, en llenar los depósitos. El repostaje de la caravana se prolonga durante casi una hora... ¡Adiós! a la expectativa que teníamos de una mágica noche en el campamento, aquello ya no tenía remedio.

Por fin, rozando la media noche, partimos a toda velocidad, hacia nuestro acomodo nocturno. En apenas treinta minutos ya hemos pasado frente a Cabeza de Playa, cruzado la cinta de Fosfatos y ya, por la carretera hacia Cabo Bojador, en un recorrido nuevo para mí, Hamid empieza a descolgarse. El sueño le domina, para variar, y cuando ya apenas se aprecian los pilotos rojos de la cola de la caravana, me pide que le releve al volante, no sin advertirme que el embrague del Mitsubishi está hecho unos zorros y que no pase de los 100 Km/h. Hago caso omiso a sus instrucciones y, con la debida precaución, voy aumentando la velocidad, pues después de la breve parada, ya no se distingue claridad alguna de los faros del grupo en el negro horizonte arenoso.

Los aproximadamente treinta Km. que recorro en aquella estrecha e insegura carretera, son de cierta tensión, pues noto que el embrague patina si acelero con brusquedad, pero la velocidad de los que nos preceden es alta y nadie de los que vamos en el vehículo sabemos en que punto debemos desviarnos hacia el campamento, ni si existe señal alguna. Ello me obliga a arriesgar y alcanzar en las rectas los 140 Km/h. El cruce con algún vehículo es inquietante, pues apenas hay sitio para los dos. El susto viene cuando un camión me deslumbra y pierdo la visión de la carretera. Tomando como referencia la cegadora luz, intento mantenerme en la trayectoria correcta, pero la estrechez de la vía hace que las ruedas derechas salgan del asfalto y se deslicen por la cuneta de arena. Por suerte pierdo muy levemente el control y me reintegro con algún apuro, gracias a que la arena casi esta a la misma altura que la carretera y que ni he frenado ni acelerado, dejando que el 4x4 se deslice por su propia inercia perdiendo velocidad.

Con las manos sudorosas por la tensión, prosigo veloz, no sin estar atento a cualquier faro que se nos acerque en sentido contrario, no hay que confiar siempre en la suerte Mulana.

La velocidad da sus frutos y vuelvo a distinguir los faros de nuestros compañeros de viaje. Ciertamente desconocía la distancia y no tenía ni idea del recorrido, pero por suerte, se iniciaba el desvío en el momento que nos integrábamos a la cola. No había ningún indicador y solamente rodaduras en la arena era la pista del buen camino, pista que quizás seguramente no habría advertido.

Después de seis o siete kilómetros por suelo arenoso, llegábamos al campamento de Paco Jiménez. Era la 1:00 de la madrugada. La expedición de los CASH ya se había retirado a dormir. Los cuatro veteranos saharianos no pudimos pasar un rato de compañía y tertulia con ellos, especialmente con Ernest Vilches, antiguo compañero de Cabrerizas. La tan esperada noche en aquel campamento, en la que se nos iba a ofrecer una bonita y exótica velada, con pinchos, fogata bajo las estrellas y baile saharai, se malogró por no haber cumplido la organización con el horario previsto. Aquello sí me/nos frustró.

En general, las condiciones del campamento no estaban preparadas para tantos componentes. Una falta de entendimiento y confusión entre los organizadores del RAID con Paco Jiménez, hizo que prácticamente nos quedásemos sin cenar. Parte de los componentes del RAID se montaron sus propias tiendas para dormir y el resto nos acomodamos como pudimos en las dos amplias tiendas dispuestas.

Esta noche recordé un poco las condiciones de vida en el Cabrerizas del 1973. Las letrinas de campamento ya habían quedado un poco colapsadas por el uso de los CASH, con lo que la arena

del desierto fue el lugar más higiénico y confortable para evacuar las aguas ligeras y pesadas. Ningún problema para los veteranos saharianos, acostumbrados en nuestra memoria a las condiciones de nuestra mili en el Sáhara.

El viento y arrastre de arena, viejo conocido mío, penetraba ligeramente en las tiendas ¡cuantos recuerdos de mili! Aquél hospedaje incluso me gustaba, era una forma de sentir nuevamente el desierto. Sin embargo para los que visitaban el Sáhara por vez primera, las sensaciones eran de incomodidad. Mientras se sucedían los lamentos de algunos de los componentes por el poco confort del hospedaje, yo me divertía comprobando la actitud de aquellos “urbanitas” poco hechos a la vida en el desierto y sus “incomodidades”.

Personalmente no me habría importado pasar varios días en aquel campamento, alejado de la “nueva estética” marroquí, hacer excursiones por el desierto, tanto a pie como en vehículo. Ahora, ya sin la disciplina militar y sin más de un año de destierro forzado, habría contactado más positivamente con el desierto. Si bien ya lo estaba haciendo, pero muy brevemente, casi sin “degustarlo”.



Finales siglo XIX, zona Villa Cisneros, inicio colonización del Sahara.



Desfile de la Legión en El Aaiún. 1958. Foto de Joan Bordas

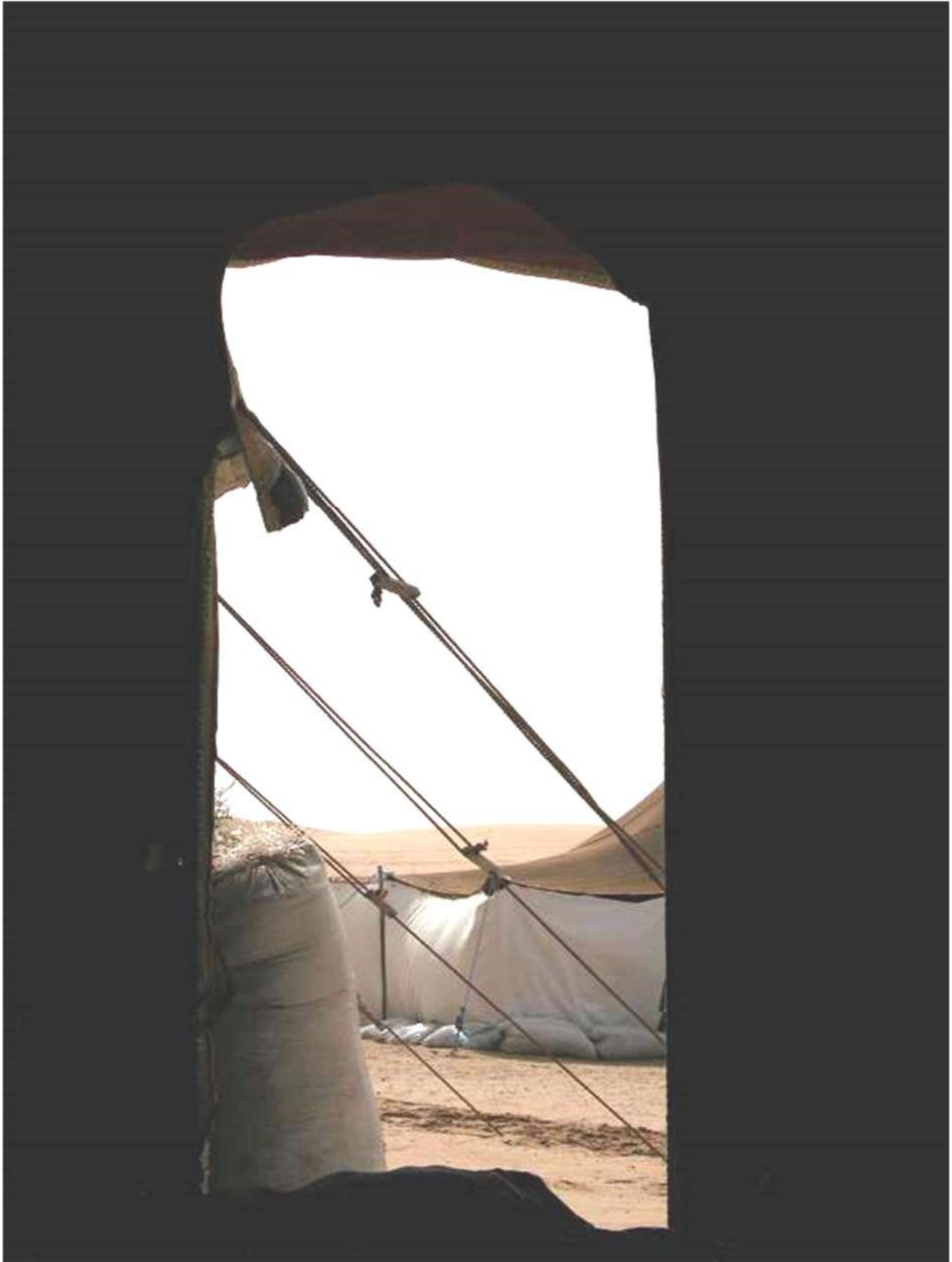
07 de Abril - EL AAIÚN - SMARA

Por la mañana, aún se escuchaba alguna queja de la estancia nocturna. Yo estaba encantado, me había adaptado perfectamente y “saboreado” el volver a contactar con el desierto treinta y seis años después de haber vivido durante más de un año en condiciones peores. Sin duda, la mili sahariana nos había forjado y endurecido para que aquella noche nos pareciese divertida y confortable ¿que podía importar no haberse duchado por segundo día consecutivo? si en mi anterior “visita” al Sahara podían pasar semanas sin lavarme y por la noches me esperaban sábanas mugrientas o, en las guardias, sólo mantas ponzoñosas.

Recogí el saco de dormir y me sacudí la arena del pelo. Notaba un poco de ella entre la piel y la ropa... ¡volvía a sentir el Sáhara!... pero ahora sin la desazón latente de una larga y obligada separación.



Campamento de Paco Jiménez -2009.



Despertar en el desierto desde la jaima -2009.

Hasta la salida en dirección a Smara, un nutrido grupo de “locos al volante” se fue a “dunear”. Mientras, el resto nos dedicamos a deambular por el pequeño campamento, pasear en camello, charlar con Ernest y algún que otro veterano del CASH. Estos enseguida partieron hacia Villa Cisneros, actual Dakla.



Marta frente al rebaño de camélidos -2009.

Aquel par de horas que nos quedaron libres hasta la vuelta de los “duneros” (personas que con un todoterreno gustan de subir, bajar y quedarse atrapados en las traicioneras dunas, sin otro objetivo que divertirse, sintiéndose participantes del “Paris-Dakar”). Aprovechamos el tiempo para fotografiar el entorno, los dromedarios y caminar sobre las dunas que rodeaban el campamento. El viento del norte soplaba moderadamente, lo suficiente para que nos penetrase la arena entre la ropa si nos sentábamos, cosa que yo hice largamente y que no me importó. Desde la duna que me posicioné, contemple largamente el paisaje y la profundidad de la cadena de dunas que se perdía en el horizonte. De mi anterior y larga estancia sahariana, una de las sensaciones más positivas que recuerdo, fue la de los espacios abiertos. Esta sensación la recuperé durante aquel rato en que los recuerdos se abrían en mi mente.



Alrededores del campamento de Paco Jiménez y David -2009.



Fernando y yo en la inmensidad de “nuestro antiguo Territorio” -2009.



Rebaño de camellos y dunas al fondo -2009.



Desde el aire, cadena de dunas cerca del Aaiún -época española.



Antonio Martín Cabeza, 1972-1974

En las dunas

Soldados de paseo dominical, al fondo, la ahora desaparecida “Duna Madre” del BIR –época española.

Alrededor del mediodía, partíamos hacia Smara. Un recorrido de unos sesenta kilómetros desierto a través, nos llevaría hasta la cinta de fosfatos, después, por carretera, hasta la antigua capital sagrada de los saharauis.

Un guía saharauí, empleado de Paco Jiménez, fue abriendo la ruta que, durante la mitad de recorrido, transcurrió entre dunas y suelo traicionero con frecuentes bancos de arena. Estos pronto ocasionaron los primeros problemas en el todo terreno de Joan, circunstancia que este aprovecho para regresar a El Aaiún a organizar asuntos pendientes, “perdiéndose” el viaje hasta Smara.



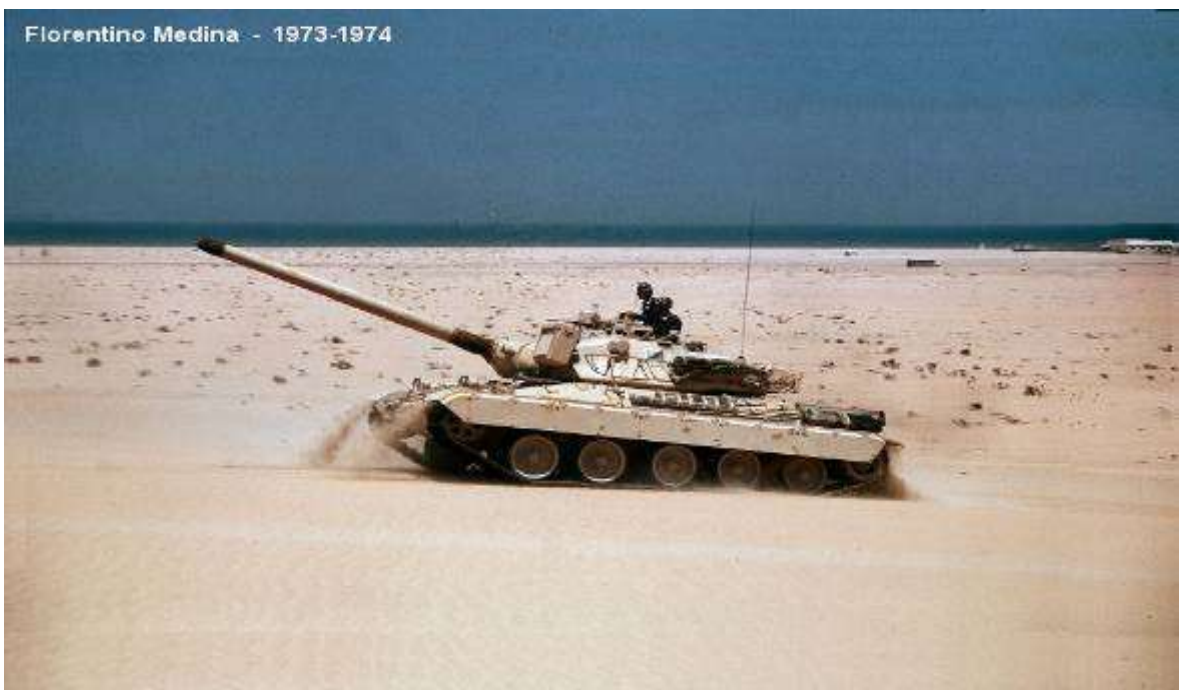
Vehículo de Joan atrapado en la arena.

Fernando y Miguel Ángel se acomodaron en otro vehículo. David, Marta y yo ya íbamos en el potente Nissan de Pedro, pues Hamid había ido a El Aaiún a reparar su maltrecho Mitsubishi y, si lo conseguía, viajaría posteriormente por carretera hasta Smara.

El viaje entre las dunas fue placentero, estas estaban separadas al ser una zona poco densa y permitían moverse sin tener que subirlas. Como nos teníamos que adaptar a la velocidad que imponía el guía, se circulaba ágilmente pero sin el vertiginoso ritmo que gustaba a la mayoría del grupo y que a mi me desagradaba.



Atravesando la cadena de dunas -2009.



Carro de combate de la legión española subiendo a la "Duna Madre" –1973.

Un grupo de camellos que pastan buscando los escasos y miserables matorrales, se asusta a nuestro paso y emprenden veloz carrera. Posiblemente, las bestias no están habituadas a ser molestadas en aquel paraje solitario.



Camellos (“*camelus dromedarius*”) asustados a nuestro paso -2009-



Por las dunas camino de Smara -2009.

Hora y media después de haber salido del campamento y habiendo dejado atrás la cadena de dunas, paramos en zona pedregosa, justo al borde de una depresión. En su fondo se aprecian, entre bajas acacias y espinosas talhas, varias cabras y un burro. Diviso al pastor sentado bajo una acacia. A unos quinientos metros a la izquierda, se aprecia su humilde refugio –o vivienda habitual- mezcla de chabola y tienda. Curiosamente su ubicación está alejada de toda vegetación, completamente expuesta al sol y al viento. Pronto adivino la causa, está en un punto más elevado, a salvo de posibles inundaciones. Aquella depresión alargada, sin duda se parece al cauce seco de la Saguia, con lo que en caso de fuertes lluvias –en el desierto, pueden pasar años sin lluvias significativas, pero en ocasiones se dan intensas precipitaciones que hacen aparecer caudalosos ríos de efímera vida- aquella depresión podría quedar anegada. Entiendo también por qué hay tanto “arbolado” y matorral, se trata de un lugar que hace de recogida y estancamiento de agua, aprovechando al máximo las tacañas precipitaciones. Uno de los responsables del Raid me comenta que aquello es la Saguia y que Bucraa lo hemos dejado a nuestra izquierda. Le desmiento su teoría, pues no creo que hayamos avanzado tanto y, además, para llegar a la Saguia, antes teníamos que haber llegado a la carretera de Smara. Más tarde se demostraría que mi teoría era la cierta y que por algo yo ya había estado allí treinta y seis años antes.

Mientras comíamos de pie, contemplaba el hábitat y los medios de supervivencia del saharauí. Una moderada porción de terreno de quebradizos arbustos y raquíticas hierbas, insuficiente oasis en medio del desierto, soledad y aislamiento. Calculaba poco más de dos docenas de cabras -cantidad limitada a las posibilidades de alimento del terreno- un burro con alforjas de tela blanca, posible medio de transporte de corta distancia. Desconozco si en la “tienda-casa” se encontraba una esposa, mínima compañía necesaria para soportar mejor aquella vida de supervivencia.



Familia nómada Saharaui – época española.

Cuando ya íbamos por los postres, el saharauí, de piel arrugada y curtida por los años de desierto, se acercó hasta nosotros para observar más de cerca los vehículos y, supongo, para ver si algo caía. Con efusivos saludos de agradecimiento, volvió junto a sus cabras, llevando una gorra del Raid y una botella de agua fría.



El Saharawi y sus cabras bajo la inclinada acacia -2009.

Proseguimos nuestro viaje desierto a través. Veo con asombro que las zonas de altos matorrales, talhas y acacias se va repitiendo en cualquier pequeña depresión del terreno y, para mayor estupefacción, en zona que ya calculo cerca de la carretera a Smara, pequeñas plantaciones de sembrado aprovechando las zonas en depresión –estancamiento de agua en caso de lluvia- en áreas de unos mil metros cuadrados, rodeadas estas de unas cintas de señalización. Supongo deben ser de rápido crecimiento y maduración, pues en mayo ya deberán soportar temperaturas de 50° y, sin lluvias, imposible de sobrevivir. Posiblemente sean ensayos de los marroquíes y me cuesta creer que aquello pueda tener éxito, recordando la climatología que viví hace 35 años en Bucraa, muy cercano ya en el lugar que atravesamos.

Cerca de una hora nos cuesta alcanzar la cinta de fosfatos, justo en el punto más cercano con la carretera del Aaiún a Smara. 35 años antes había pasado por aquella carretera en más de una ocasión y la imagen me refrescaba los recuerdos. Habíamos contactado con la carretera en un punto que el Aaiún queda a unos 65 Km. y Smara a 135. Después de una buen rato de parada, esperando al disgregado grupo, pues parece que alguien ha tenido problemas destrozando un neumático, reprendemos el viaje. Se conduce relajadamente sin sobrepasar los 100 Km./h. en las rectas. Pedro, nuestro conductor ocasional, se

queja del recorrido –demasiada carretera dice- y de la falta de dunas y dificultades. Está claro que ellos han ido a “corretear” y “dunear”, sin interés especial por el territorio, sus pobladores y cultura. Esta falta de inquietud era parecida en buena parte de los participantes. Sin embargo, en otros, los menos, comprobé cierto interés por las cosas de allí.



Cinta transportadora de fosfatos, la atravesamos por debajo – 2009.



Componentes de la patrulla que vigilaba los 100 km. de la cinta desde Bucraa hasta la costa. Mi compañero y amigo Josep Badia de conductor. El mortero de dotación lo tuve asignado en mis últimos meses de mili. –1974.

El recorrido hasta Smara es desértico, aunque salpicado espaciadamente de pequeñas plantas bulbosas. Frecuentemente aparecen acacias solitarias o en pequeñísimas agrupaciones. La carretera era de construcción marroquí, esta aprovechaba parte del recorrido de la antigua carretera española o transcurría paralela a esta, a pocos metros de distancia. Comprobé que la carretera española, construida por corrigendos –pelotones de soldados castigados- de Cabrerizas, según cuentan las crónicas, era más estrecha que la actual, aunque después de tantos años, se mantenía en buen estado. La inexistencia de tráfico por ella y la falta de lluvias y vegetación, respetaba el asfalto.



Desierto y soledad, camino de Smara. Bucraa a unos 40 Km. después del horizonte –2009.



34 años antes, en zona cercana a la foto anterior. Vehículo y soldados expedicionarios llegados de la Península, como refuerzo por la inminente “Marcha Verde” marroquí. –1975.



Típico paisaje camino de Smara –2009.

Unos veinte Km. antes de llegar a Smara, vemos un vehículo de la gendarmería marroquí parado a pocos metros de la carretera. Suponemos que se trata de un control policial o de vigilancia y proseguimos sin hacer caso.

Faltando muy pocos Kilómetros para llegar a Smara, nos encontramos con dos vehículos que, provenientes de la ciudad, nos hacen señales de que paremos. En uno de ellos va el inevitable “jefe” marroquí del Raid, el Sr. Azziz, en el otro, dos gendarmes de escolta.

Debemos volver unos pocos Km. en dirección El Aaiún y justo en el lugar donde está aquel vehículo policial, salimos del asfalto y, por un terreno arenoso con señales de rodaduras, recorremos unos cinco o seis Km. hasta llegar al campamento donde pasaremos la noche y nos ofrecerán una cena las autoridades de Smara. El lugar me gusta, hay una docena de jaimas dispuestas en una línea que conforma una media luna de espaldas al norte y con la entrada mirando al sur, situación ideal para evitar la entrada de arena, excepto si soplase viento del sur, cosa menos habitual, ya que en el Sáhara Occidental el viento predominante son los alisios que vienen del norte –por suerte.



Llegada al campamento de Smara -2009.

Visitamos los aseos. Pequeña y única edificación de obra, de unos 60 metros cuadrados. Limpios y austeros, pero que únicamente tiene dos duchas, dos letrinas y cuatro grifos de lavabo, estando dos de ellos equipados con unos

humildes espejos. A turnos, podría ser suficiente para la higiene del grupo, pero parece que las reservas del depósito de agua serán insuficientes, con lo que Azziz nos invita a trasladarnos a Smara para disfrutar de unos baños turcos. Son las 17:30 y todavía faltan varias horas para la cena, con lo que el grupo al completo vamos a Smara.



El grupo a punto para partir a Smara ciudad, a los prometidos “baños turcos”. Azziz con su blanca chilaba, aunque habitualmente vestía a la europea.

En la época española, no podía hablarse de ciudad, más bien era un núcleo de población en la que, poco antes de la descolonización, podía haber unos tres mil nativos, buena parte de ellos en jaimas, y pocos europeos civiles. La Legión y Tropas Nómadas eran las guarniciones principales.

Nunca estuve en Smara, pero por las fotografías que he ido viendo de entonces, podía ser un lugar quizás entrañable, para vivir tranquilo, pasear por las escasas y polvorientas calles de humildes edificaciones de planta baja, ver cabras, algún burro y también camellos, soportar mucho calor, aburrirse, disfrutar de atardeceres mágicos y noches estrelladas, meditar y, sobre todo para los resignados soldados, soñar con el regreso a casa en desabridas tardes dominicales de paseo al oasis, la Saguia... o a ninguna parte.



Mi amigo Julio Muñoz –1969.

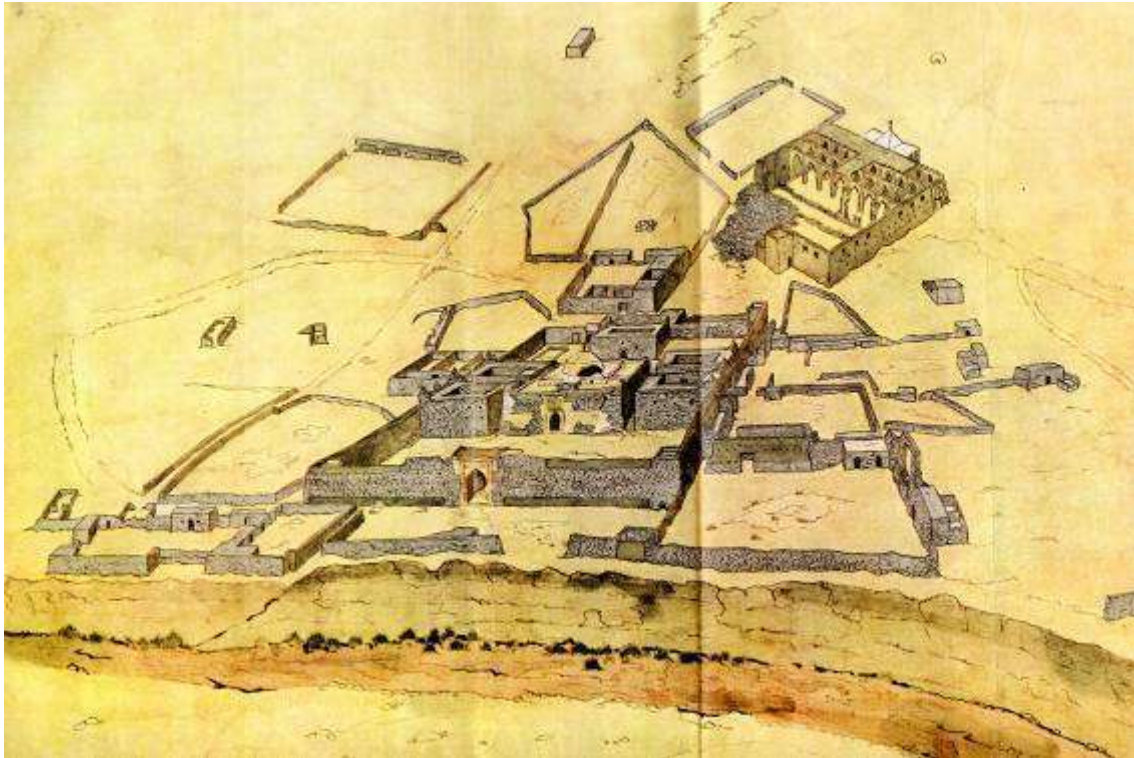


Ya quedaba poco para el abandono del Sahara y la posterior ocupación marroquí –1975.

Una MIA de camellos al mando del Capitán Bullón, fueron los primeros españoles que llegaron a Smara en el 1934, siendo recibidos por el hijo del mítico Chej Ma el Ainin, fundador de la ciudad a finales del siglo XIX. Tuvo un rápido apogeo por ser cruce de caminos, Llegó a haber enorme concentración de población saharauí en jaimas, pero poca construcción. La principal la mezquita que, en el 1913, fue saqueada e incendiada por lo legionarios franceses, antes de ser “asignada” a España esta parte del Territorio.

“Cuando al atardecer se suaviza la cruda luz del desierto, esta ruinas silenciosas, sobre las que parece vagar el espíritu del gran Cheij Ma el Ainin, se destacan patéticamente sombrías en la inmensidad de la llanura, llenando el espíritu de misteriosa melancolía”.

Esto lo escribió uno de los militares que llegaron aquel 15 de Julio del 1934 a Smara, Capital religiosa de los saharauis.



“En la desnudez terrible del desierto sin vegetación, apenas a ochocientos metros, distinguí una ciudad como si fuera de cristal transparente. Ninguna muralla la ciñe, sólo el desierto que por todas partes la acomete”. Michel de Vieuchange, “Ver Smara y morir”.

Con la imagen de aquel Smara creada en mi mente, quedé impactado al contemplar la actual ciudad. Esta ha crecido enormemente, pero sigue siendo una ciudad sumida en la profundidad del árido e inmenso desierto. El primer contacto lo tengo contemplando lo que parece un pequeño barrio de pequeñas y modestísimas casas a las afueras y a la izquierda de la carretera. Apenas un kilómetro después y dejando a la derecha la pista de aterrizaje, sin aviones a la vista, entramos repentinamente en la ciudad, jalonada a la derecha por el antiguo Cuartel español de Tropas Nómadas, ocupado actualmente por el ejército marroquí. La caravana aparca en una pequeña plaza triangular, pocos metros después del cuartel. Bajo la atenta mirada de la gente de allí, el grupo nos dirigimos a pie a los tan anhelados “baños turcos”. Unos fueron conducidos a

una puerta lateral del hotel y la otra mitad, entre los que me encontraba yo, a la parte trasera del edificio, entrando en un estrecho callejón. En la puerta, rotulado sobre el dintel, escrito en francés y árabe indica “baños públicos”.

Minutos después regreso hacia la plaza sin disfrutar del “delicioso baño turco”. El interior de aquellas decrepitas instalaciones de “placer higiénico” no recomendaban su uso, a menos que no te importase correr el riesgo de contraer hongos, además no había lugar donde dejar la ropa en las cabinas de las duchas y, por tanto, debías despojarte de ella en el vestíbulo y amontonarla en unos descuidados bancos, ir descalzo pisando un sucio y mojado suelo, para llegar a unas cabinas de aspecto ruinoso, con grifería oxidada y, presuntamente, batallones de hongos en las paredes. Estaba claro que aquellas instalaciones estaban diseñadas solamente para hombres y frecuentadas por habitantes de Smara que no tenían ducha en sus humildes viviendas. Visto aquello, preferí pasar otro día más con el sudor, polvo y arena en mi cuerpo que, en cualquier caso, era suciedad mía, no habiendo todavía alcanzado las cantidades de acumulación que soporté hacía 36 años en Cabrerizas.



Parte del grupo esperando turno para el “prometido baño turco”. A otro grupito nos tocó en suerte unos baños públicos en un callejo trasero -2009.

En la plaza nos fuimos concentrando los “fugados” de los deliciosos “baños turcos”. Fernando, Miguel Ángel y yo nos acercamos a un bar cercano al inicio de la principal avenida de la ciudad. En su interior, solo hombres, de aspecto marroquí, aunque alguno me pareció que podía ser saharauí. Todos estaban siguiendo un partido de fútbol internacional en una pantalla gigante de las primeras que salieron al mercado hace unos veinte años. La imagen tenía una malísima definición y los colores se separaban de los cuerpos, con lo que cada equipo parecía tener 22 jugadores y dos balones en el campo. Acompañados de las continuas y disimuladas miradas de la clientela, tomamos unas Coca Colas que parecían de elaboración marroquí y de gusto un tanto extraño comparándolas con las españolas.

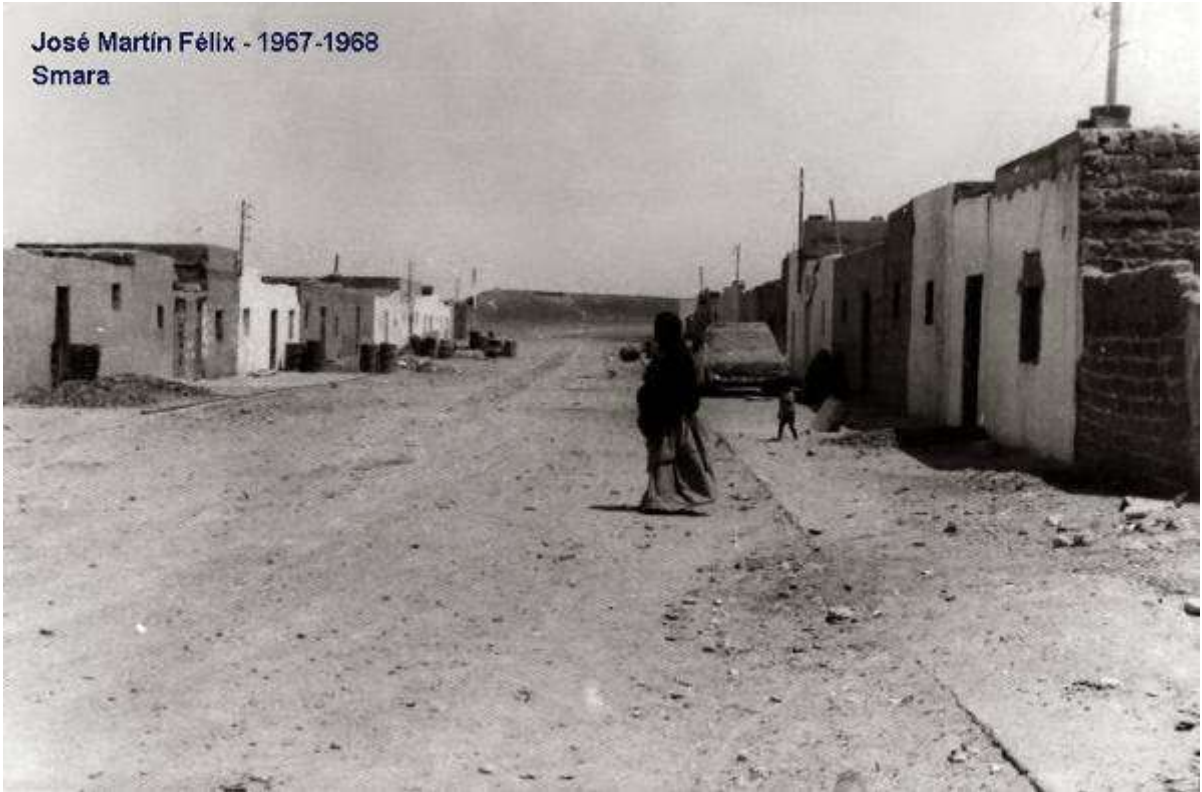


Principal avenida del Smara actual –2009.



Calle de Smara –2009.

José Martín Félix - 1967-1968
Smara



Calle de Smara –1968.

Hospital de Smara, 1963

Miguel Robles Martínez, 1961-1975



Hospital de Smara , al fondo jaimas de saharauis –1963-



Suministro de agua en el Smara de la época española -1964.

Como desconocíamos los planes del “Huevo Kinder”, preferimos no alejarnos mientras esperábamos el retorno del resto del grupo, por si se retornaba de inmediato al campamento. Poco tiempo después, agrupados todos, Azziz nos indica que vamos a la recepción del wali (gobernador de Smara), pero que si alguien está cansado, puede regresar directamente al campamento. Pedro, “nuestro conductor accidental” y dueño del vehículo, nos pregunta qué queremos hacer. Como la visita de la ciudad no era otra alternativa, le contestamos que preferíamos volver al campamento.

Otra vez me siento derrotado y frustrado, tampoco voy a ver Smara. No podré transitar por sus calles, ni comprobar el porcentaje de saharauis residentes, ni las ruinas de la Mezquita-Alcazaba, ni nada de nada.

Como participantes del Raid, atravesamos sin problemas el inevitable control policial, normalizado en las entradas y salidas de cualquier ciudad del Sahara Occidental (“provincias del sur” para Marruecos), no sin antes recibir la petición de “souvenirs rally” por parte de los agentes.

En el campamento se habían quedado los dos camiones con Javier Velasco y Facundo. Estos nos invitan a unos tragos de “pócima mágica” que estaban preparando. Poco después nos adentramos en el campamento y sentamos en una bajo muro entre las jaimas y los aseos.

Uno de los momentos más mágicos que experimenté en el viaje, fueron aquel par de horas de conversación con Marta y David, en aquel entorno singular y ambientado por los cantos saharauis. Estos ensayaban las canciones con que más tarde nos deleitarían.

Un problema en el generador de electricidad que se encontraba en una caseta a cien metros del campamento, había dejado sin luz los focos que iluminaban la zona lúdica y gastronómica –la zona de jaimas no disponía de focos-, y silenciados los altavoces. La avería embelleció el lugar, permitió que se sumergiera en la semioscuridad de una noche de Luna llena. Las jaimas, suavemente perfiladas en su típica forma, en primer término. A la derecha, una tienda blanca de la media Luna Roja, con su bandera batiendo al moderado viento del norte y, el inmenso desierto suavemente iluminado por la Luna, como fondo del exótico escenario. Los cánticos de los saharauis, ahora sin la potencia de los altavoces, nos llegaban plácidos y agradables a los oídos.

Una sensación de bienestar y felicidad se había apoderado de mí en aquellos instantes. Treinta y seis años atrás, había pasado muchas noches saharianas bajo las potentes estrellas y la intensa Luna, pero con un estado de ánimo muy diferente, con el fusil cetme en bandolera, atento a la guardia o patrulla, a no dejarse sorprender por un hipotético enemigo que no nos quería por allí, cargados de nostalgia y resignación. Ahora, sin responsabilidad ni disciplina militar, éramos huéspedes y compartía aquello con mi hija y mi yerno. Mientras Marta y David conversaban, yo, en silencio, dejaba que mis sentidos absorbiesen y disfrutasen el lugar y el momento.

El retorno de la luz y del grupo del Raid, acabó con la “fantasía exótica sahariana”.

Habían preparado unos pequeños Stands-tiendas de tela en los que nos mostraban algunas de sus tradiciones, como el juego equivalente a las damas nuestras y cuyo tablero estaba dibujado sobre la arena. Las fichas eran palitos para un jugador y pequeñas piedras para el otro. Presencí la partida sentado junto a ellos.

La cena fue estupenda y abundante, amenizada por los cantos y bailes tradicionales del lugar. Recibimos un obsequio de nuestros hospitalarios anfitriones como colofón de aquella fantástica noche. Sin duda, un diez para las autoridades de Smara (aunque estuviesen en la Administración Marroquí) por su buen trato y acogida.

Sé que la situación real de muchos saharauis en la zona ocupada por Marruecos no es especialmente buena, sin embargo allí, había muchos junto a otros marroquíes y, los propios saharauis que bailaban, empleaban banderas del reino alauita. Me hubiese gustado conocer directamente la verdad de aquella extraña armonía. Sin duda, la supervivencia y resignación imponía su ley ¿o quizás realmente se sentían marroquíes?



Brasas de la hoguera del campamento.



Yo presenciando una partida de “las damas” saharai –2009.



Foto hecha por Joan Bordas en Villa Bens (Tarfaya) –1958.



Grupo saharai que amenizaba la cena –2009.



El dromedario ¿También canta? –2009.



Baile saharai –2009-



David durante la cena (falso saharai).

La noche en la jaima fue una experiencia de agradecer a la organización marroquí-saharai. Ocupamos la tienda junto a Fernando y Miguel Ángel. Sumergidos en nuestros sacos de dormir, sobre una colchoneta y tapados con una limpia sábana y manta, dormidos plácidamente, a pesar de que una fina arena, empujada por el constante y suave viento del norte, se infiltraba en la tienda. La amplia entrada a la tienda permaneció abierta toda la noche, era como una casa a la que le faltaba una de las paredes, lo que permitía entrar una tenue luz Lunar. En el exterior al lado de la puerta, todas las jaimas tenían un farolillo con vela. Otro buen detalle de las autoridades de Smara

Antes de dejarme caer en brazos de Morfeo y ligeramente incorporado, contemplé el desierto. La tacaña pero suficiente luminosidad de la Luna, extrañamente poco luminosa en comparación a las que estaba acostumbrado en mi época militar, permitía distinguir levemente las manchas de alejadas, desperdigadas y pequeñas e inclinadas acacias y, al fondo, el contorno de algunas bajas y “mesetadas” elevaciones que no llegaban a la calificación de montañas. Esta zona del desierto, con relieves y escasa y desperdigada vegetación, era diferente a la zona que yo había conocido. En el Bucraa del 1974, el paisaje era casi llano y exento de rastro de cualquier vegetal. Y, entre la costa y El Aaiún, el típico paisaje con la cadena de dunas. Realmente, en el conjunto del desierto del Sahara, las dunas apenas cubren un quince por ciento del territorio.

Esta noche Fernando reduce la frecuencia y, diría yo, la potencia de sus ronquidos, como si la satisfacción de la estupenda velada vivida hubiese suavizado el resoplido. La tela de la tienda, el blando suelo y, especialmente, la total abertura de la entrada, cercana a la posición de Fernando, permite que los gñidos se pierdan por el inmenso desierto. Esta favorable coyuntura permite un sueño profundo a los ocupantes de la típica jaima saharai.

08 de Abril - SMARA - EL AAIÚN

Cuando apenas la oscuridad empieza a ser agredida por Oriente, me despierto con un ligero carraspeo de garganta. La noche no ha sido fría como acostumbra a ser habitual en el desierto, pero sí fresca y, aunque el cuerpo está sobradamente protegido, no estoy acostumbrado a dormir con la ventana abierta. Mientras mis cuatro acompañantes siguen durmiendo, me levanto a contemplar el nacimiento del nuevo día.



Campamento de Smara. Amanecer desde el interior de la jaima –2009.



David y Marta todavía en “brazos de Morfeo” –2009.



Fernando abre los ojos ¡venga! que tocan diana.



Miguel Ángel también despierta ¡estos viejos saharianos!



Nuestra jaima. Fernando poniéndose los zapatos.



El todavía tímido Sol “levantándose” por el Este.

El campamento está en silencio, la brisa nocturna se ha retirado y la calma es casi total. Al parecer, todos, menos yo, siguen descansando; el cansancio y el poco dormir acumulado en los últimos días está pasando factura. Recordando mis tiempos de soldado sahariano, decido ir a evacuar las aguas menores al desierto, pero la silueta de varios centinelas a unos doscientos metros alrededor del campamento, aborta mi visita al “campo de margaritas”, no quiero comprobar si me ponen algún impedimento por alejarme excesivamente del campamento.

Los soldados marroquíes están desplegados en una circunferencia protectora, calculo que hay una veintena de ellos. Me pregunto si están para protegernos o vigilarnos. Sin duda, la primera opción es la buena, pero desconozco el porqué de la fuerte medida, pensando que el Polisario se encuentra a más de cincuenta km. al otro lado del muro de arena y su actual actividad no incluiría ataque o secuestro del Raid, dentro del contexto del “alto el fuego” aprobado en el 1991. Quizás estaban para evitar un posible saqueo nocturno por parte de delincuentes o bandidos, o, simplemente, por protocolo...

Después de aliviarme en las letrinas, paseo frente a la hilera de jaimas contemplado el clarear del desierto. Una ligera sensación me recuerda antiguos

amaneceres en desabridas guardias, pero solo es eso, una leve sensación, más estética que emocional, pues ahora no hay zozobra alguna en mi estado anímico.



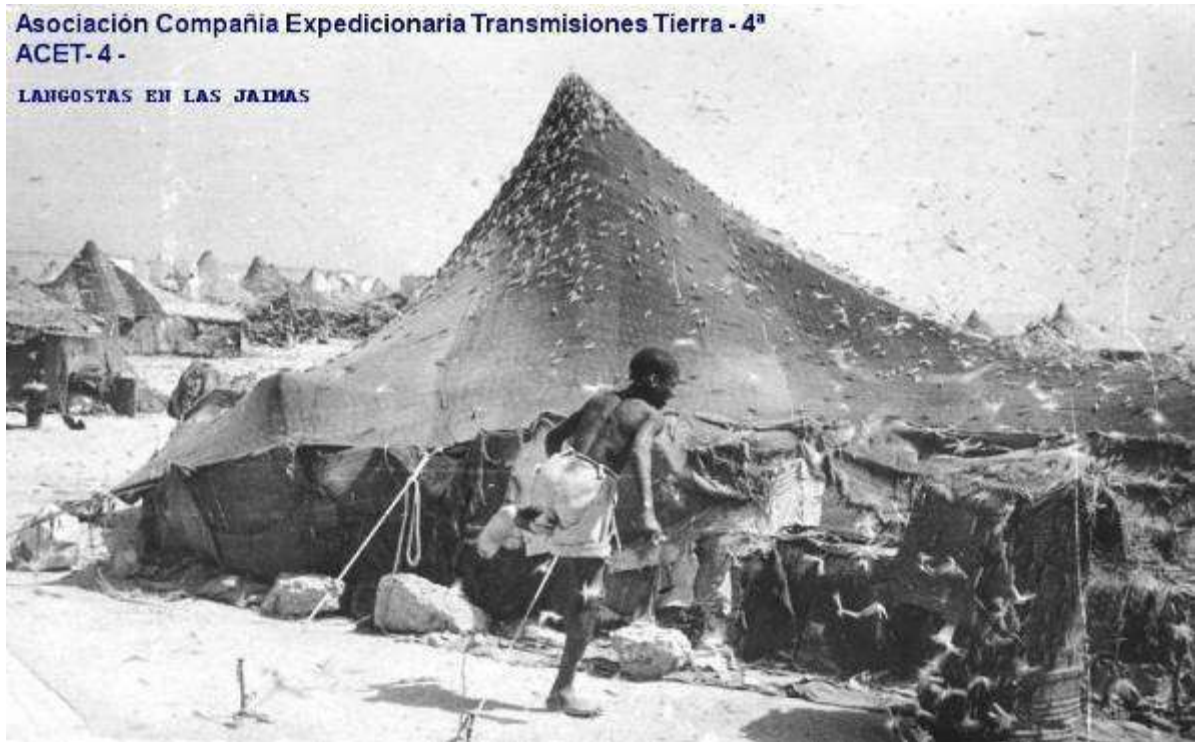
Al fondo centinelas marroquíes, protección del campamento –2009.



Alrededores del campamento –2009.



Hilera de jaimas. Los compañeros del Raid todavía desperezándose –2009.



Plaga de langostas en un campamento de jaimas –1958.

Lentamente el campamento va recobrando vida y dos horas después la caravana del Raid se dirige a visitar los grabados rupestres cercanos a Smara. Yo conduzco el Mitsubishi, Hamid me ha comentado que tenía instrucciones de Rafa Priego de que cogiese yo el volante para experimentar la rápida conducción desierto a través.

El lugar de los grabados rupestres es interesante, no solo por las figuras en las piedras, también por el paisaje que rodea la larguísima franja de oscuras rocas que contrastan con el ocre paisajístico del entorno, salpicado este de acacias espinosas y pequeñas planta bulbosas de efímera presencia hasta la llegada del tórrido y seco verano. Pero sea por la supervivencia de sus raíces, o de sus semillas, volverán a surgir a las primeras lluvias, meses o años después. En el 1974, en Bucraa, jamás vi está “abundancia” de flora, quizás por aquel entonces, una persistente sequía había convertido el lugar en un paisaje totalmente árido. No deja de sorprenderme su actual estado. De todas formas, sigue siendo un desierto.



Grabados rupestres cerca de Smara –2009.

Después de habernos despedido del interesante lugar y de nuestros cicerones saharauis Embarak y “Carpanta”, y demás que desconozco el nombre, los todoterrenos –El Gran Vitara de Joan está en El Aaiún- se desplazan a velocidad desaconsejable para los que padezcan del corazón, por el llano desierto. Según información recibida, vamos al encuentro del lecho de la Sagua, a recorrer parte del mismo itinerario que el París Dakar de hace unos años.

Mi inexperiencia en este tipo de conducción hace que deba concentrarme para no quedarme rezagado. Pequeños surcos o irregularidades del terreno que se presentan inesperadamente, obligan a continuas y bruscas desaceleraciones o frenadas, no pudiendo evitar algún salto y sobresalto. Noto que las manos me sudan, la preocupación por la integridad de Marta y David me crea cierto agarrotamiento, aunque de momento voy mantenimiento aceptablemente el ritmo. En una zona muy llana y gravilosa, compruebo con cierta preocupación que el cuentakilómetros marca los 130 Km/h. Observando a donde me alcanza la visión, intento prever cualquier traicionero obstáculo o zona arenosa que pueda darnos una mala pasada, aunque el polvo de los vehículos que nos preceden me dificulta la visión.

Después de media hora de marcha y ya cercanos a la Sagua, atravesamos una fantasmal población de apenas una veintena de austeras y sencillas edificaciones de planta baja. Esta incluye una humilde mezquita con blanco

minarete. Aunque el aspecto es de estar habitado, no llegamos a ver presencia humana.



En medio del desierto aparece un villorrio -2009.

Desconozco que economía de supervivencia permite vivir a los pobladores, y si estos son saharauis o marroquíes. La zona es tímidamente abundante en acacias y matorrales, pero el suelo es polvoriento y arenoso. Sin duda, un lugar duro y poco acogedor para cualquier europeo. También desconozco si en la época española allí existía asentamiento alguno (pienso que no). Apenas hemos rebasado el aislado y desolado villorrio, en la árida explanada veo tres palos formando un trípode con una polea en el centro y una abertura circular en el suelo, se trata, con toda probabilidad de un pozo de agua, aunque también he comprobado que llega una línea eléctrica, con lo que es probable que exista otro pozo mecanizado.

Seguimos por lo que parece un anchísimo cauce seco de la Saguia, bastante poblado de acacias y raquílica flora. Hamid no para de advertirme y aconsejarme, capto su inquietud y celo ante el posible deterioro de su Mitsubishi, dado el fuerte ritmo que llevamos en un terreno irregular y traicionero que castiga cualquier vehículo, por muy todo terreno que sea. Ello va reprimiendo mi conducción y acrecentando mi inseguridad, el vehículo es suyo y me sabe mal cada vez que rebotamos por el tortuoso terreno. La consecuencia se traduce en que bajo el ritmo excesivamente para el gusto de Rafa Priego. Este que se

mantiene a la cola del grupo vigilante y proteccionista, se aproxima por un lateral y da instrucciones a Hamid para que me releve al volante.

Aunque la conducción en aquel terreno era novedosa para mi, me estaba adaptando aceptablemente y me veía con capacidad para no desentonar, por ello sentí cierto desencanto y trazos de humillación por la forma en que “me arrebataron” el volante. Estoy seguro que con un vehículo mío y sin escrúpulos de machacarlo, el desarrollo habría sido muy diferente.



Paisaje entre Smara y El Aaiún -2009-

El terreno se fue complicando y haciendo más peligroso. Curiosamente Hamid había perdido el celo por su Mitsubishi y sometía a un severo castigo a la suspensión –ahora conducía él... ¡ya no importaba!

Atravesábamos una zona de afiladas piedras y aspecto de hamada, con lo que empezaron los pinchazos y continuas paradas. La temperatura se acercaba a los 40° a pesar de ser primeros de abril.

Durante el resto del recorrido hasta alcanzar la carretera de Smara-El Aaiún, contemplamos camellos pastando en zona vercosa de la Saguia, cabras refugiadas en la miserable sombra de una espinosa acacia y, como siempre, la inmensidad y soledad del desierto.



Cabras refugiadas a la sombra, la temperatura rozaba los 40º a pesar de estar a primeros de Abril. En esta zona, cuando el viento no es del Norte, en verano pueden sobrepasarse holgadamente los 50º -2009.



Hamada en el lecho de la Saguia, entre Smara y El Aaiún -2009.



Aprovechando una parada por pinchazos, el objetivo: Camélidos -2009.



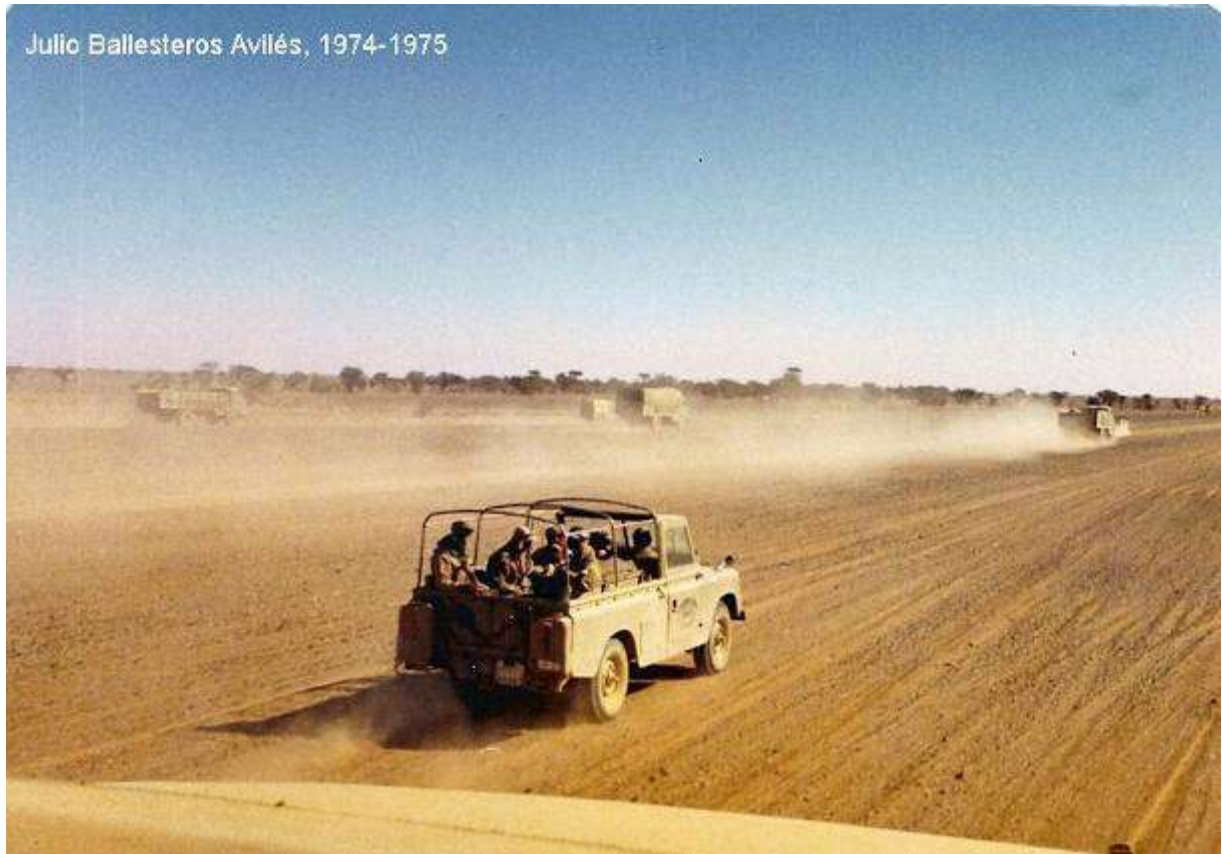
A toda "pastilla", separados para evitar el polvo y la gravilla -2009.



En busca de la carretera, camino de El Aaiún -2009-



Soldados españoles patrullando, 34 años antes -1975-



Convoy militar español en el Llano amarillo, 34 años antes –1975.

Faltando unos setenta Km. para el Aaiún, entramos en la carretera. Hamid me pide que coja el volante, cosa que me satisface, pues su extraña conducción por carretera me acongoja, a pesar de la casi inexistencia de transito por aquella vía. Apenas llevamos pocos Kilómetros por el asfalto, cuando un repentino viento del sur levanta polvo y arena, dificultando la visibilidad. Parece una tormenta de arena, observo un fuerte remolino a unos cien metros de la carretera que parece un pequeño tornado y que levanta una importante columna de polvo. Unos veinte kilómetros después, el viento pasa a ser del norte, la visibilidad aumenta y la temperatura desciende bruscamente más de 20°, son cosas de Sáhara que ya conocía.



Ya en carretera, ligera tormenta de arena camino de El Aaiún -2009-

Quince Km. antes de llegar al Aaiún aparecen nuestros dos camiones parados en un tramo de la antigua carretera española que transcurre paralela a la actual. El camión “catering” está preparado y dispuesto para a servirnos el condumio. Será una comida incomoda por el fuerte viento del norte. De hecho, la organización había programado la comida en la costa, en lugar cercano a Cabeza Playa, pero allí todavía era más fuerte viento y el arrastre de arena había hecho desistir a José Mari y Facundo. Estos, a toda prisa, eligieron este punto para esperarnos, colocaron los enormes vehículos “Dakar” en línea y abrieron las tapas laterales de camión cocina en su lado sur. De esta manera se creó un espacio aceptablemente protegido donde el grupo consumió de pie unos excelentes bocatas de ternera más algunas que otras fruslerías. En el espacio frigorífico del camión, todavía quedaba un importante stock de botellas de Cava “Martiesquiús”. Estas fueron servidas frías, como debe ser, y generosamente, lo que produjo una chispa de alegría entre los comensales.



De “papeo” a 15 km. de el Aaiún, sobre los restos de la antigua carretera española, por la cual pasé en más de una ocasión camino de Bucraa.

Recuerdo que en lugar que nos encontrábamos, antiguamente no había nada, bueno, desde El Aaiún hasta Smara o Bucraa solamente había desierto por aquel entonces. Ahora no había mucho más, pero mientras degustaba la excelente ternera y saboreaba el estupendo cava, me acerqué a unos muros de bloques de cemento de unos dos metros de altura que se encontraban frente a nosotros y a unos cien metros. Eran dos recintos cuadrados y cada uno debía tener una superficie de unos diez mil metros cuadrados. Trepé para ver su interior, estaban vacíos y el suelo era similar al exterior. Desconozco qué objetivo tenían, ¿futuro recinto de ganado? ¿futura industria a quince kilómetros de la ciudad y en aquel vacío desértico ¿o quizás marcaba el terreno comprado por algún incauto a no sé qué propietario y de uso incierto?

La caravana parte hacia el cercano Aaiún, por fortuna no había controles de soplado, pues quien más quien menos habría dado positivo sobradamente.

No vemos visto el Oasis del Messeied, y eso que hemos pasado muy cerca, pero la mala visibilidad por la arena y polvo en suspensión, lo había impedido.

Este oasis lo vi en más de una ocasión desde la carretera, en nuestros desplazamientos entre El Aaiún y Bucraa.

Después de treinta y seis años, vuelvo a entrar por la parte oriental de la ciudad, pero ahora se llega casi dos Kilómetros antes y tiene un perfil totalmente diferente. La policía nos estaba esperando para abrir paso al Raid por las nuevas y desconocidas calles “marroquíes”.



Detrás del muro, el antiguo campamento de instrucción de Hatarrambla, de duro recuerdo para los reclutas de la Policía Territorial española, ocupado ahora por la policía marroquí. En la siguiente foto puede comprobarse el mismo lugar 36 años antes.

Antonio Benítez Torralvo, Noviembre 1973



Hatarrambla hace 36 años, recibían dura instrucción los reclutas de la Policía Territorial

Durante un buen trecho veo un urbanismo incompleto, amplias avenidas dotadas de hileras de altas farolas, raquítico y joven arbolado de dudoso porvenir, grandes y vacíos solares entre edificaciones inacabadas de grises bloques de cemento y, también otras finalizadas, estas de color salmón, al estilo marroquí.

Acercándonos a Villa Sahara, nuestro hospedaje por esta noche, las calles ya están completamente urbanizadas y más limpias de arena, el tránsito es algo más denso pero sin llegar al que sería normal en cualquier pequeña ciudad europea o incluso del norte marroquí. El Aaiún, a pesar de su actual gran tamaño, tanto en extensión, como en habitantes, me parecía una ciudad vacía de identidad y de alma. El vertiginoso y artificial crecimiento impulsado por Marruecos, lo había desprendido de esencia histórica, si es que la tuvo alguna vez desde su moderna fundación por allá el 1945, pues la capital en el 1974 no era gran cosa, ni en tamaño ni en urbanismo, era una pequeña ciudad de cuarteles, sin apenas edificios atractivos, de ambiente totalmente militar, reducida población europea, mayormente canaria, y un barrio de nativos, incluyendo la población rotativa en jaimas que se encontraba en los alrededores. La ciudad no tenía larga historia, no tenía ese poso social que tiene los pueblos y ciudades. Nunca lo encontré interesante y mis no muy abundantes visitas cuando estaba en el cuartel de

Cabeza Playa, eran por no haber otros atractivos de consideración, excepto la playa cuando el viento lo permitía.

Actualmente, más por información que por haberlo podido comprobar, hay la circunstancia no atractiva de la división entre la población marroquí – mayoritaria- y la local, ésta muy controlada y vigilada por la policía marroquí. Posiblemente, si hubiese podido visitar más profunda y extensivamente la ciudad, incluyendo el actual zoco, mi percepción sería más positiva, pero me limito a lo poco que pude ver.

Llegamos a Villa Sáhara, la calle tiene casas tipo unifamiliar y adosadas, de agradable aspecto y, muchas de ellas, con exuberantes y multicolores “bungavillas que daban un ambiente agradable. Nos estaba esperando el buen y fiel amigo Joan. Este había aprovechado su permanencia en el Aaiún para reservarnos privilegiadas habitaciones a nuestro “gruppetto”. El resto del Raid debía compartir habitaciones desde cuatro o más, hasta una improvisada para quince. Las protestas no tardaron en aparecer, pero la alternativa era otra vez el campamento de Paco Jiménez y este, bastante hacía con acomodar a tanta gente en Villa Sáhara, la cual no estaba preparada para tan elevado número.

Personalmente no me habría importado volver a pasar noche en el campamento y alargar un día más sin ducharme ¡estábamos en el Sahara! pero debo reconocer que disfruté de una buena ducha y, después de cenar, dormiría cómodamente en confortable cama y en habitación compartida únicamente con Joan.



Atardecer en el Aaiún – 2009.

Como hasta las nueve de la noche no saldríamos hacia el restaurante y nos quedaban un par de horas libres, fuimos con Joan a dar una rápida vuelta por el antiguo Aaiún. En la iglesia intentamos ver al padre oblato (de la congregación), amigo de Joan, pero no se encontraba allí. Después llegamos hasta la sede de Randjem, todavía inacabada.



Consultorio médico de la ONG RADJEM, todavía en obras. La organización del “RAID SOLIDARIO” se “olvidó” visitarlo, a pesar de estar incluido en el programa.

Apenas había hecho contacto con las calles que de soldado había “pateado” cuando ya debíamos volver a Villa Sáhara. Debo confesar que reconocí muy vagamente los lugares por los que pasamos, las casas ya no eran blancas, todas estaban pintadas con ese color salmón fuerte que tanto gusta a los marroquíes y, además, era de noche. Curiosamente, jamás estuve en la ciudad de noche, siempre debíamos regresar al cuartel de Cabrerizas en horas que el manto oscuro todavía no se abatía sobre El Aaiún.

Una de mis frustraciones en mi regreso al Sahara fue no poder pasear y ver los lugares que recordaba. Pasamos en tres o cuatro ocasiones frente al antiguo Parador Nacional, estuve en la plaza de África frente a la iglesia, frente al antiguo Gobierno Militar, pero solo fue un breve callejeo en coche, escasos minutos en cada sitio... Regreso a Villa Sáhara con una sensación de desencanto, sabedor que mañana partimos a hora temprana.

Cenamos en el restaurante “Casa Darío”, regentado por el hijo de Josefina, la del restaurante de Cabeza Playa. Curiosamente, “Casa Darío” tiene en su fachada la bandera española, único establecimiento al cual se le permite. Eso sí, junto a la marroquí y la de la comunidad canaria.

En la cena, Joan entrega una placa a la hija del recientemente fallecido Corominas, “alma mater” del Raid en su vertiente solidaria y que lamentablemente no lo ha podido disfrutar.



Cena en “Casa Darío” de El Aaiún –2009.

09 de Abril - EL AAIÚN – FORT BOU JERIF

Por la mañana, un Miguel Ángel soñoliento me comenta que había pasado parte de la noche en un cómodo sofá del pasillo, después de huir de los sonoros ronquidos de Fernando. Me pide, me suplica, que yo vuelva a compartir la “cámara de la tortura” y a él le permita volver a compartir habitación con Joan, petición que le concedo para la próxima noche.



Miguel Ángel junto al camión aparcado frente a “Villa Sáhara”.

El Raid sale de El Aaiún para cubrir la siguiente etapa hasta “Fort Bou-Jerif”. El recorrido transcurrirá en su primera parte a través de playa y desierto hasta el parque natural de Naila. Nosotros, los veteranos saharianos, incluyendo a Marta y David, no sentimos la llamada del “auto cross”, por lo que preferimos, una vez obtenido el correspondiente “permiso” de la organización, hacer todo el recorrido por carretera.



Mujeres saharauis, por su vestido se diferencian de las marroquíes –2009.



Mujeres saharauis en la época española. El paso del tiempo también se refleja en la moda del vestir –1973.



Cuatro veteranos saharianos y Marta, esperando el té, poco antes de despedirnos de El Aaiún -2009.

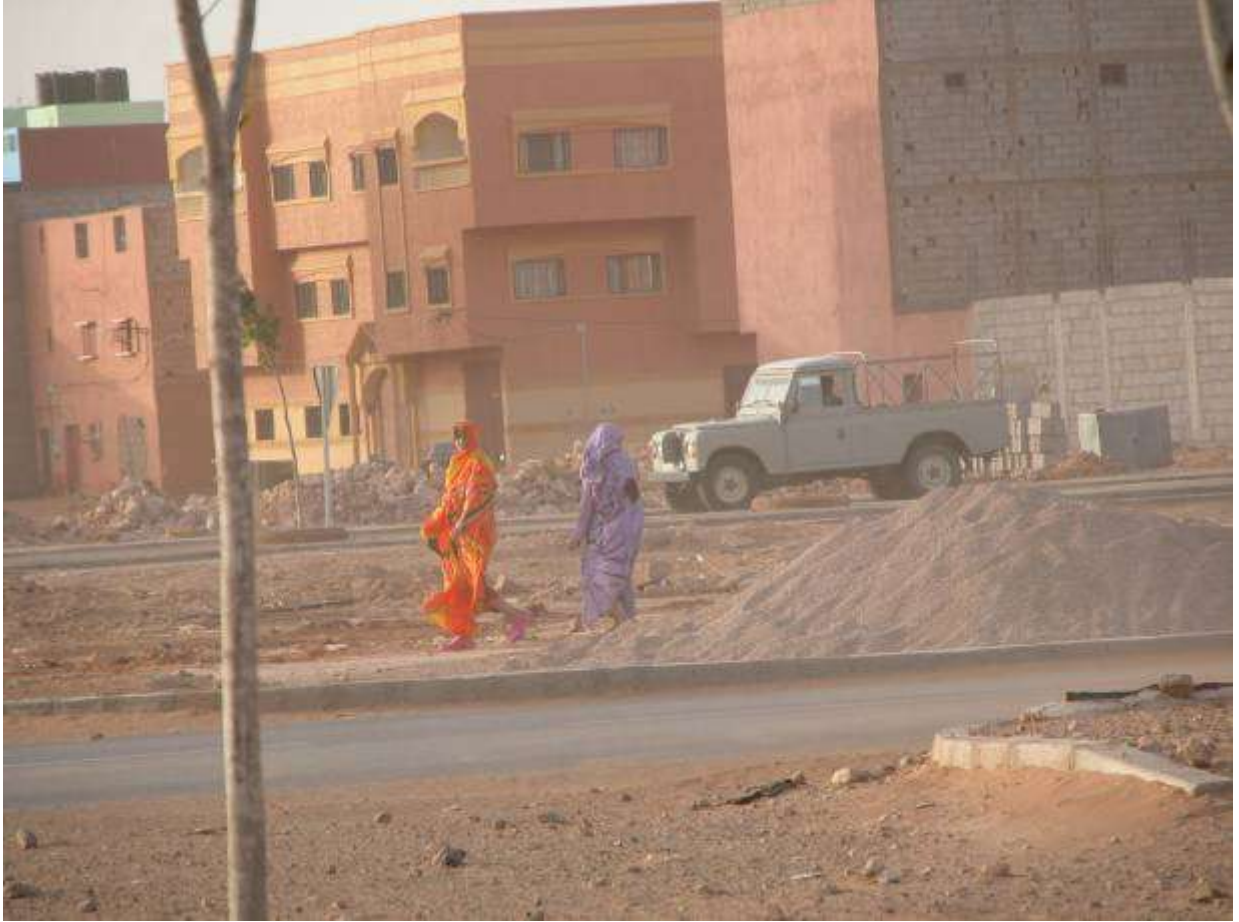


Joan Pensativo, yo con expresión poco agraciada... y la gracia de Marta

Cuando el grupo ya había partido a la caza de “veloces sensaciones”, nosotros estábamos sentados en la terraza de un bar tomando un té, mientras esperábamos que Hamid resolviese su último -hasta el momento- problema mecánico del Mitsubishi. Pero antes, junto a

mis tres compañeros veteranos, hemos dado un breve paseo en coche, incluyendo un poco del antiguo barrio español.

Compruebo la gran extensión del nuevo Aaiún “marroquí”, contrastes de barrios de cierto nivel con otros más caóticos, de edificaciones y urbanismo bien acabado –más o menos– con otras muchas a medio hacer. “El empuje” marroquí no siempre va acompañado de fuerza económica.



Dos mujeres saharauis caminando entre la “provisionalidad” urbana.



El Aaiún, Julio del 1974, acompañado de mi compañero y amigo Salvador Espinosa. Me despido de la mili sahariana y del Aaiún, 35 años antes. En primer término El Parador Nacional, al fondo la Saguia y el cuartel de la Legión española.

Salimos de la ciudad por la misma carretera que entramos, la única que se dirige hacia el norte, volvemos a pasar cerca de Daora, “cruzamos” la antigua frontera de Tah, por aquel entonces lugar de mercadeo y compra de productos del campo por parte del ejército español a los marroquíes y, posteriormente, escenario de la “Marcha Verde”.

Llegamos a “Naila”, aquí esperaremos al grupo y, como disponemos de un buen margen de adelanto, observamos y fotografiamos sin demasiadas prisas el entorno del parque natural. Tres o cuatro tediosos vigilantes del parque, con mirada ausente. Una pequeña edificación de planta baja, cochambrosa y semi-ruinosa, parece el refugio y almacén de los funcionarios, únicas personas que encontramos en el lugar.



“Edificaciones” de la administración marroquí en el parque natural de Naila.



Paisaje del parque, al fondo cadena de dunas que parecen penetrar en el mar -2009-



Barcas para paseo de visitantes del parque natural de Naila –2009.

Una hora después aparece la caravana de “locos por el volante” . Estos, con las mismas prisas que cuando conducen, vuelven a partir sin apenas mostrar interés por visitar, aunque sea brevemente, el lugar.

Unos treinta kilómetros antes de Tan Tan, paramos a comer. Después del necesario condumio, nos desviamos por una pista de tierra bien arreglada en la que conducimos a buen ritmo. Esta nos lleva hasta la desembocadura del río Draa.

El Draa (o Daraa) es un río de unos 1.200 kilómetros de curso que nace en el Alto Atlas y desemboca en el océano Atlántico. Es un curso de agua singular: en el siglo X era el río más largo de Marruecos, discurriendo desde su nacimiento en el Alto Atlas hacia el sur por lo que hoy es la frontera argelina, para después virar hacia el oeste, durante centenares de kilómetros, y desembocar en el océano Atlántico. Sin embargo, en mil años las condiciones climáticas se han alterado poderosamente, de forma que en la actualidad sus aguas se filtran en las arenas del desierto pasado Mhamid y prosiguen su curso de forma subterránea, dirigiéndose durante más de 600 kilómetros hacia el Atlántico, con su desembocadura a la altura de Tan Tan. Hoy en día, sólo en años de lluvia excepcional el Draa regresa a su antiguo lecho.

De la zona del bajo Draa provenía una tribu árabe conocida como los Beni Saad (o saadíes), que adquirieron gran poder económico gracias a su intermediación en el comercio caravanero del oro. Los Beni Saad fundaron una

dinastía que expandió su poder por todo Marruecos (1554), y luchó contra los intentos de colonización de los portugueses. Las suntuosas tumbas de sus sultanes saadíes se encuentran en Marrakech.



David en la desembocadura del Draa -2009.

Cruzamos Tan Tan sin parada, poco antes, Hamid se ha trasladado al vehículo de un amigo y me ha dejado la conducción del Mitsubishi. La situación me gusta, pues por lo que tengo entendido, nos quedan unos 120 Km. en grupo, anochecerá antes de llegar al destino y conociendo como se las gastan nuestros compañeros de Raid, se harán a velocidad endiablada. En las circunstancias comentadas, yo de copiloto y Hamid al volante, con su forma peculiar de conducir y mi tradicional inseguridad en el asiento derecho, habría sido un constante hostigamiento a mi corazón. Pero conduciendo yo me siento seguro, aunque también corra.

Apenas hemos dejado atrás Tan Tan, la cabeza del grupo se lanza a una desenfrenada carrera y yo, que voy posicionado por el medio, me adapto al ritmo impuesto.

Aquello es una locura, mi velocímetro marca los 165 Km./h. en las rectas, el Mitsubishi está a punto de no poder seguir la velocidad de los potentes Toyotas y Nissan que nos preceden. La deficiente y tercermundista carretera N-1 en el sur marroquí no es apta para correr con seguridad ni a cien por hora. Los imprevisibles conductores marroquíes es otro “condimento” que complementa

tantos factores del peligro real en el que estamos inmersos. Se suceden los adelantamientos en curvas sin visibilidad y doble raya continua, eso sí, avisados previamente por los de cabeza que con sus emisoras nos comunican que el paso está libre. Me había acoplado a la locura del grupo y adelantaba en las curvas confiando en la información que me llegaba en la emisora, pero cuando en un tramo muy sinuoso adelanté durante más de un kilómetro con raya continua a un largo convoy militar, sentí que nos iban a “empapelar”, pero no, el Raid parecía tener “carta blanca”.

La frenética “carrera” me había contagiado y, a pesar de la escasa estabilidad del Mistsubishi –la reforma en la elevación de altura del todo terreno hecha por Hamid, para mejor salvar obstáculos, no facilitaba la conducción rápida en carretera- me empezaba a divertir, aunque con ciertos reparos por la responsabilidad y celo en la seguridad de Marta y David.

Todavía no habíamos llegado a Guelmin y la noche se nos había “caído” encima, mal asunto, con la oscuridad aparecieron los camiones, nuevos y viejos, y, sin faltar a la diaria cita, las montañas rodantes de balas de paja y, como era normal en Marruecos, casi todos deslumbraban. La estrechez de la carretera obligaba a concentrarse para no desviarte lo más mínimo de la trazada, ya que los camiones apenas respetaban tu carril al ser sus dimensiones excesivas para aquella insuficiente carretera.

La carretera desde el Aaiún hasta Tan Tan tenía muy poco tránsito, a partir de esta ciudad ya empezaba a ser algo más denso, pero lo más peligroso era conducir de noche, especialmente porque con la oscuridad, aumentaba notablemente la circulación de camiones y, diría yo, vehículos en general. Hamid me había informado que era cosa normal, porque de noche disminuían considerablemente los controles policiales, muy frecuentes, agobiantes y corruptos en Marruecos. Nosotros nos librábamos de parar por pertenecer al Raid, pero comprobé que efectivamente había muchos.

Faltando no muchos kilómetros para llegar a Guelmin, habían largas rectas, nos cruzábamos con camiones que transitaban a buena velocidad, la descarnada carretera, sin arcén, se me hacía cada vez más estrecha, en eso que los faros de un camión parecían echárseme encima, por lo que me separo ligeramente para evitarlo, saliendo las ruedas derechas del asfalto y rodando por el suelo arenoso de la cuneta. Íbamos a más de cien por hora, excesiva velocidad para las condiciones peligrosas de la vía. Pude controlar el vehículo, pero pasé unos segundos de angustia.

Entrando a Gelmin me doy cuenta que los seis vehículos del Raid que nos seguían, han desaparecido. Eran mayormente los que llevaban hijos y no habían querido arriesgar tanto. En la pequeña ciudad, “Puerta del Sahara”, hay una manifestación de camioneros en huelga. Estos no están de acuerdo en que

impongan próximamente el nuevo carnet por puntos, conscientes que, si aplican la normativa con severidad, los puntos apenas les duren una semana, vista la ausencia de respeto al código de circulación de los conductores marroquíes. Hay un nutrido grupo de policías antidisturbios que reparten porrazos a pro-independentistas saharauis que han aprovechado el “evento” para sus reivindicaciones,.

El grupo para brevemente a la salida de la población para permitir el reagrupamiento y a continuación prosigue el viaje hacia “Fort Bou Jerif”. Tomamos la carretera N-12, la misma que llega hasta Sidi Ifni, pero apenas unos cientos de metros después, nos desviamos a la izquierda por una estrecha carretera que se encuentra en obras de ensanchamiento, aunque por el aspecto, los trabajos están paralizados o casi y la mayor parte es pista de tierra. El tránsito es reducidísimo, pero cuando nos cruzábamos con otro vehículo, el polvo que se producía era tan considerable, que apenas veías a 10 metros los pilotos del que nos precedía.

Habiendo recorrido más de veinte incómodos kilómetros por la semi-pista o semi-carretera, nos desviamos por un tortuoso camino de innumerables curvas, de continua pendiente y abundante presencia de baches y torrenteras que amenazaban con destrozar las suspensiones del todoterreno. Había instantes en que el polvo era tan denso que las luces de los pilotos del Nissan Terrano que me precedía a pocos metros, desaparecían. No quería perder el punto de referencia y las continuas aceleraciones y bruscas frenadas fueron constantes durante los ocho kilómetros.

Con gran alivio por mi parte, y creo que también por parte de David y Marta, por fin llegamos al camping-hotel para viajeros de aventura.

“Fort Bou Jerif” tenía un pequeño hotelito, unos bungalós y jaimas. La edificación central imita la línea del antiguo fuerte francés. Los restos de este se encuentran a unos cientos de metros. No tuvimos la oportunidad de verlo, pero por Google Earth lo he localizado por fotografía aérea.



Camping “Fort Bou Jerif”, a unos 60 Km. de Sidi Ifni –2009.



**Ruinas del fuerte de legión francesa “Fort Bou Jerif”, cercano al camping.
Fotografía sacada de Internet.**

El grupo fue repartido entre tiendas y bungalós. A Fernando y a mí nos tocó en suerte una confortable habitación del hotelito, alejado este unos doscientos metros. A Marta, David, Joan y Miguel Ángel los bungalós.

Mientras esperábamos la hora de la cena, los veteranos nos reunimos en el bar, acogedor y con sabor colonial. En las paredes había fotos de legionarios franceses y del fuerte en su época de ocupación. El lugar estaba apartado entre pequeñas montañas, cerca de Sidi Ifni y Playa Blanca, interesante para pasar unos días, descansar el espíritu y hacer alguna excursión, pero para nosotros solamente servirá para cenar y el descanso de una noche, la “ley” de las prisas, como cada día en este nervioso Raid, nos impedirá saborear del entorno semi-desértico. Durante la apetitosa cena, proyectaron fotos de los anteriores días. En el ambiente se captaba el olor a regreso y final de la “aventura”.



En el comedor de “Fort Bou Jerif”. La “última cena” (auténtica), con el buen cava de Joan.

10 de Abril - FORT BOU JERIF - CASABLANCA

Por la mañana el Mitsubishi tenía problemas, el filtro de gasoil estaba taponado de tierra, cosa normal con el combustible del sur de Marruecos, por ello Hamid ya iba preparado con recambio y soluciona el pequeño contratiempo.



Revisión de los vehículos poco antes de la salida –2009-

El día estaba gris, regresamos a Guelmin por la misma pista y carretera que nos ha traído hasta Fort Bou Jerif. El paisaje es solitario, con ondulaciones del terreno. La carretera pasa al lado de Leksabi, pequeño pueblo de aspecto solitario y de aparente economía de supervivencia. Si no fuese por alguna antena parabólica y palos del tendido eléctrico, hubiese jurado que habíamos retrocedido dos o tres siglos. No veo señales de vida, a excepción de un pequeño y miserable carro arrastrado por un pequeño asno y conducido por un curtido y arrugado anciano. En un extremo de las humildes edificaciones, junto a una tapia de barro y piedras de ocre rojizo, dos camellos inmovilizados y una raquítica palmera datilera crean una estampa exótica, la última ya de estética sahariana en este viaje



Carretera de Leksabi a Gelmin.



Alrededores de Leksabi, se acaba el Sáhara.

Rebasado Guelmin empezó a lloviznar. Pasábamos por un tramo de carretera sinuosa de baja montaña, la visibilidad era mala a causa de la niebla, comprobé asombrado que pocos vehículos de los que nos cruzábamos tenían las luces encendidas ¡incomprensible! No entendía la mentalidad de aquellos conductores marroquíes, conducían desordenadamente, sin disciplina; igual corrían excesivamente como adelantaban en curvas sin visibilidad. Como

siempre, el código de la circulación y las indicaciones de prohibición, para ellos, eran meramente informativas, de lo cual doy fe. En plena curva cerrada con doble raya continua, se nos presenta un viejo mercedes en dirección contraria adelantado a una caravana de vehículos. Ambos vehículos, él y nosotros, frenamos bruscamente y evitamos el choque frontal, gracias a que Hamid conducía a velocidad reducida obviando al resto del grupo, sabedor que en algún punto en concreto habría reagrupamiento y no valía la pena arriesgarse –parecía como si se hubiese vuelto prudente, para gran tranquilidad mía-. Los dos vehículos quedamos a poco más de un metro. Hamid no dio apenas importancia al incidente, comentando que aquella situación era habitual en Marruecos y por eso el que adelantaba negligentemente lo hacía a poca velocidad por si acaso – todo normalito en la red de carreteras y vías varias de circulación en el Reino de Marruecos- ellos son así de prudentes, faltaría más.



“Típico transporte marroquí” y la dureza del viejo Peugeot 504.



Breve parada para repostar, camino de Agadir.



Población de Chichoaua, unos 50 Km. antes de Marrakech.

La etapa desde Fort Bou Jerif hasta Casablanca se desarrollaba bastante más relajadamente, el tramo desde Agadir hasta Marrakech, de día y sin prisas,

ya era otra cosa. En un área de servicio no muy lejos del Marrakech, paramos a comer el siempre atractivo menú de campaña con que nos ofrecían a diario nuestros siempre dispuestos cocineros José Mari y Velasco.



La pareja feliz, saboreando después de los postres un buen vino blanco de Joan. Al fondo, montañas cercanas a Marrakech.

En el grupo había el convencimiento que en Casablanca habría una cena de gala, ofrecida por las autoridades, por lo menos es lo que se comentaba. Pronto comprobaríamos que de cena, nada de nada. Al llegar a la ciudad, nos concentran en la amplia y bonita plaza del Ayuntamiento, reservado el aparcamiento para nosotros. Después nos suben a un autocar con nuestros equipajes convenientemente ubicados y “retenidos” en el amplio portamaletas y, a continuación, se produce el amable secuestro... Nos trasladan hasta un lujoso hotel de amplios y fascinantes salones. En la calle, frente a la entrada, un grupo folklórico nos recibe con trompetas y tambores. Durante largos minutos disfrutamos de un ritmo exótico y atractivo. Ya dentro del hotel, nos permiten estar un rato en los salones nobles del establecimiento, allí veo que en Marruecos, país donde la miseria de una considerable parte de su población se palpa continuamente, hay gente que vive ostentosamente.



Hemos llegado a Casablanca.



Conjunto folklórico preparado para la recepción del Raid en Casablanca.

Ya habíamos perdido la noción del tiempo, cuando por fin nos llevan a una gran sala en la planta superior. Allí nos ofrecieron un ligero pica-pica, compuesto por pequeños pastelitos de sabrosa repostería marroquí. Después el

tiempo se hizo eterno, algunos empezaban a dormitar en los asientos, hasta que llegaron las autoridades y se repartieron discursos por ambas partes.

Con el ánimo desabrido, sin cenar y derrotados por no haber podido visitar nada de la gran ciudad, nos llevan en el autocar hasta un aceptable hotel frente al mar. Apenas con tiempo para comer un poco antes de ir a dormir, Marta y David lo único que quieren es descansar y se van a su habitación. Los cuatro veteranos saharianos nos dirigimos a una zona lúdica de bares con estética occidental que está cercana al hotel y acabamos la velada con una insípida “cena” en un Mac Donalds, con bocata de pollo y agua o Coca Cola. En tierra de Alá, el jamón y la cerveza no es posible por aquello del precepto religioso. Reímos comentando la “cena de gala” que estábamos disfrutando en aquel establecimiento de mesas y sillas de plástico, de comida basura y coca cola, en la “prometedora” noche de Casablanca... ”Tócala Sam, tócala”... Ja,jaja, ¡¡vaya!! con la mítica Casablanca.



En el salón del gran hotel, a la espera del inevitable protocolo con las autoridades de Casablanca. Cansancio y resignación.

En esta última noche africana, tampoco me impide caer en brazos de Morfeo los ronquidos de Fernando, potentes como siempre. Ha sido una de las pocas que hemos dormido una cantidad de horas aceptables para el descanso del cuerpo.

11 de Abril - CASABLANCA -ALGECIRAS

Por la mañana, sábado, a las 7:45, me asomo a la terraza de la habitación. Contemplo la enorme playa llena de niños y jóvenes jugando a la pelota. En este detalle encuentro una de las diferencias con nuestro mundo occidental, En Marruecos al parecer no existe la salida nocturna hasta la madrugada y la juventud se levanta cuando en España, en el mejor de los casos, se acuesta. Esta imagen creo que jamás la veré en España, en cualquier día festivo es normal que gran parte de la juventud duerma hasta bien pasado el mediodía recuperándose de los excesos “marchosos”.



El océano Atlántico y la playa concurrida por una juventud madrugadora



La enorme y lujosa mezquita de Casablanca, “catedral” marroquí del Islam.

Nuevamente frustrados, nos vamos de Casablanca sin apenas haber visto nada, a excepción de las calles por las que transcurrimos con el coche, durante la entrada y la salida de la metrópoli. Pero Joan, Fernando y Miguel Ángel, se quedan un par de horas para visitar brevemente el gran zoco de la ciudad, comer rápidamente por su cuenta, y unirse al grupo antes de llegar a Tánger.

El resto del viaje por las curiosas autovías y autopista del país, no tiene historia digna de mencionar, a excepción de los últimos dos kilómetros hasta

entrar en el recinto portuario. En una ancha avenida con continuas paradas en los semáforos, hubo repetidos intentos de niños y jóvenes marroquíes que intentaban colarse en los bajos del camión o dentro de las enormes cubiertas de recambio que los camiones Dakar llevaban colgadas en la parte trasera. Nosotros que ya íbamos en el Nissan de Pedro y detrás de uno de los camiones, fuimos testigos directos de los “ataques”, frustrados en parte por la actuación del grupo o porque realmente no encontraban resquicios para camuflarse sin ser vistos.

Momentos antes del embarque, vimos como la policía portuaria, revisaba los camiones ajenos al Raid y descubría a dos polizontes. Estos fueron esposados a una barrera metálica hasta que los policías acabasen la inspección de todos los vehículos que embarcaban en el Ferry. Desconozco que harían con ellos, imagino que les dejarían nuevamente pululando por la calles, sabiendo que continuarían intentándolo. Recuerdo haber visto algún reportaje televisivo sobre los intentos de embarcarse camuflados, pero verlo en vivo y en directo, impacta más.



Recién anochecido nos alejamos de Tánger, dejamos África.

Nuestros camiones también fueron concienzudamente revisados por la policía, pero solamente encontraron camisa y polos, siendo simpáticamente requisadas unas cuantas y repartidas entre ellos, lo habitual de los policías y gendarmes del país.

Pasamos noche en Algeciras, compartiendo hotel con mis amigos veteranos y algún que otro compañero del Raid y, el domingo día doce, después de una nueva “caminata” de 1.100 km., pero por autopista española y con mi coche, llegamos el 12 de abril a casa a tiempo de cenar.

Del viaje me ha quedado un gusto agridulce. Agrio por no poder visitar más detenidamente Cabeza Playa, El Aaiún, Smara. Por haber estado en interesantes ciudades y lugares de Marruecos sin posibilidad de visitarlos, todo a velocidad, con grandes cabalgadas para recorrer seis mil kilómetros en tan pocos días, y después, cuando nos quedaban algunas horas, engullidas por los protocolos oficiales. Doy gracias a la iniciativa de Joan de “despistarnos” un día del itinerario oficial, pues sin él, ni el BIR, ni Cabeza Playa, ni lo poquito del Aaiún habríamos podido visitar. La verificación del resultado de la “obra marroquí” en el Sahara Occidental”, también me creo cierta desazón.

La parte dulce radica en una nueva experiencia que jamás habría conocido: Correr como locos por el desierto y por las pésimas carreteras del país africano, atravesar Marruecos de Norte a Sur, la inolvidable noche del campamento de Smara, la compañía de Marta y David y, por supuesto, de mis camaradas veteranos. También, volver al Sáhara hay que incluirlo en la parte dulce. Pero sobre todo, los días previos al viaje, incluyendo el inicio del viaje hasta Caños de Meca, los cuales viví con un entusiasmo y euforia de tal intensidad que me es difícil describir. Fue un pasaje feliz en mi vida y, a pesar de los pequeños inconvenientes sufridos, este viaje siempre quedará grabado en mi recuerdo.

Albert Marín Ausín - Veterano del Sahara - 30-01-2010