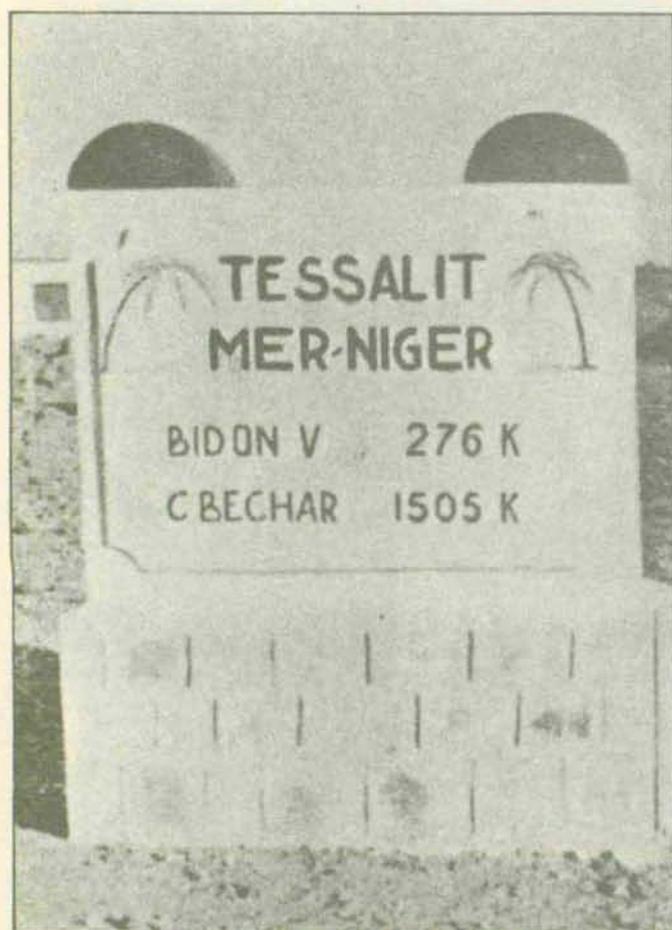


El asfalto llega a Tamanrasset:

La travesía del Sahara, al final de la aventura

Pedro Costa Morata

EL Presidente Bumedian ha inaugurado solemnemente el último tramo de carretera asfaltada que quedaba para unir Argel a Tamanrasset, en el sur argelino. Una larga historia —de siglos— entra en un final tecnológico, después de que numerosísimos exploradores —geógrafos, militares, turistas— han dejado su vida al lado de las pistas inseguras y traidoras del inmenso Sahara. Pronto, la unión entre el Mediterráneo y el Golfo de Guinea podrá materializarse cuantas veces se quiera sin el menor riesgo, a través de la carretera transahariana.

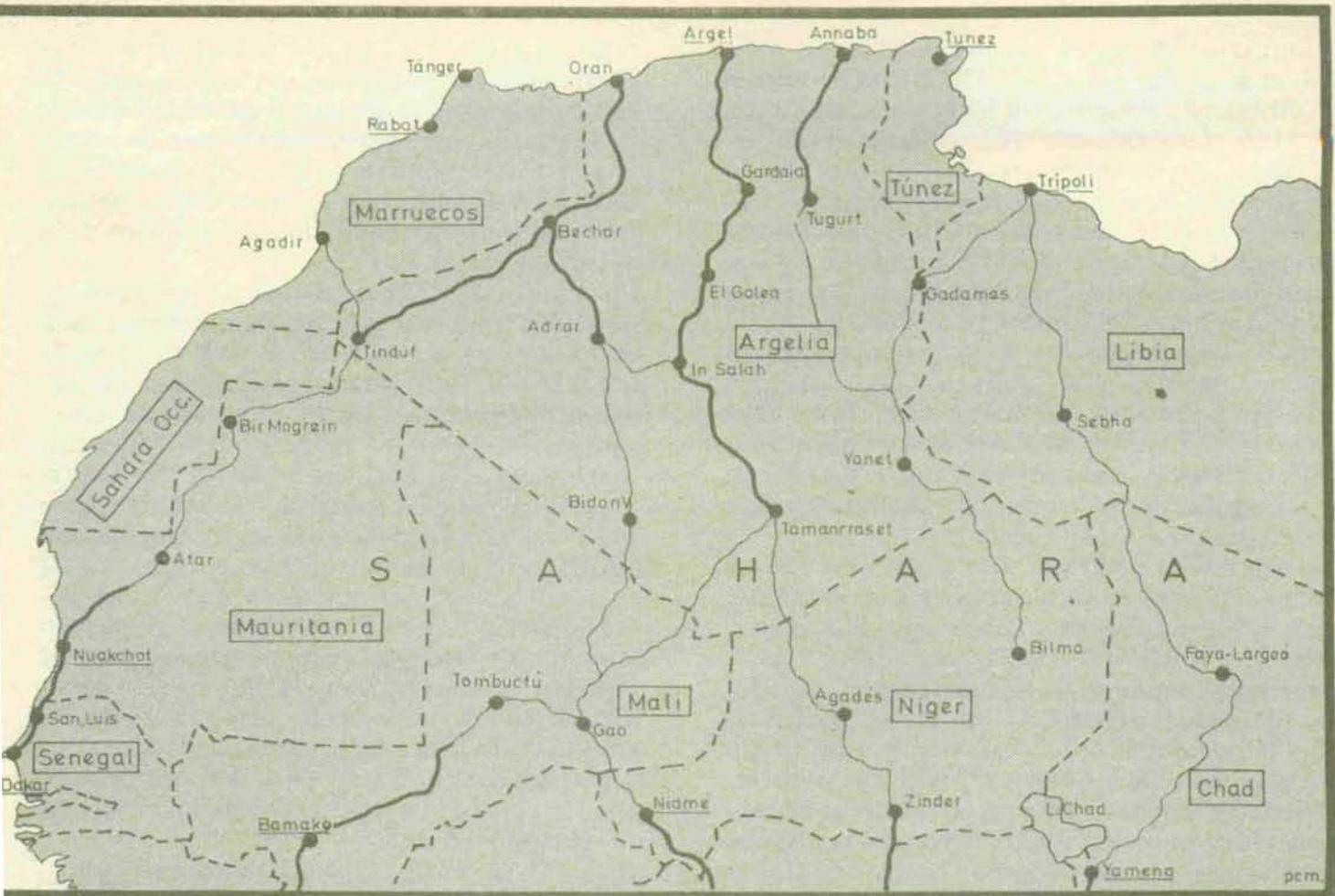


Uno de los mojones típicos del Sahara. Puesto de Tesalit, en Mali, a 517 kilómetros al norte de Gao.

EL PODEROSO ATRACTIVO DEL DESIERTO

El Sahara siempre ha estado **vivo**, atravesado por caravanas en todos los sentidos y poblado por tribus nómadas aún en condiciones durísimas. Un mundo casi enteramente **mineral**, con escasísimas precipitaciones y pocos medios de vida, ha determinado una movilidad incesante. Todo el desierto ha servido de nexo de unión entre las zonas mediterráneas de los países actuales del Magreb y el espacio de la sabana sudanesa; el África Negra y el África Árabe han estado interrelacionados íntimamente desde siempre, incluso **cuando el Sahara era verde** (hace 6 u 8.000 años) y era codiciado por los reinos bereberes, los nilóticos y los sudaneses.

¿Hasta dónde llegaron las legiones romanas? Parece seguro que Roma estuvo firmemente establecida en el sur libico, en el Fezzan; en Gurma, a 800 kilómetros del mar, hubo un asentamiento fijo de la Legión III Augusta. Quizás en la zona de Tamanrasset, a 2.000 kilómetros del Mediterráneo y en pleno país tuareg, las avanzadillas imperiales tomaron contacto con el sur del oro y el marfil. El límite del desierto, **el más allá** de la inmensidad desolada, siempre ha apasionado: por curiosi-



dad o por ambición, las barreras del miedo han caído antes o después.

Ante todo, fueron árabes los primeros viajeros del desierto: Ben Haukal, El Bekri, el Idrisi, Ben Jaldún, Ben Batuta, León el Africano, Es Saadi, El Ayachi, El Tunsi... Sus descripciones han servido de referencia básica para todos los grandes exploradores europeos del siglo XIX y todavía mantienen un atractivo indudable. La «Descripción de Africa», de León el Africano

(granadino) y los «Viajes» de Ben Batuta (también nacido en España), entre otros textos, son relatos apasionantes, de enorme valor científico y sociológico. Antes de la gran **explosión** exploradora, suscitada por la creación al final del siglo XVIII de la Sociedad Africana, en Inglaterra, muchos europeos aventureros, comerciantes o embajadores se atrevieron a acometer el desierto con pobrísimo medios y siempre arriesgando su vida por la hostilidad



El puesto de Bidón V, en la ruta Bechar-Gao.

político-religiosa de las poblaciones locales. Benedetto Dei decía, en 1470, haber estado en Tombuctú. Anselmo d'Isalguier, Malfante, Adams (americano), Hornemann, Oudney, Clapperton, Denham, etc., fueron recorriendo algunas de las rutas caravaneras seguidas tradicionalmente pero desconocidas para los europeos. A principios del XIX empiezan a desarrollarse los viajes más interesantes. Laing y Caillé conocerán Tombuctú y viajarán por lo que todavía sigue siendo uno de los lugares más terribles del Sahara, los confines maliano-mauritanos; Laing vio Tombuctú pero murió asesinado a la vuelta y Caillé, aunque consiguió llegar vivo a Tánger, quedó tan malparado de su aventura que murió muy poco después, ya en Francia.

A partir de la hazaña de Caillé, en 1828, el Sahara fue sometido a minuciosa exploración: Richardson, Barth, Overveig, Duveyrier, Rohlf, Nachtigal, Lenz, Soleillet, Duls... Aproximadamente, la mitad de los exploradores del desierto resultaron muertos a manos de las tribus autóctonas y no siempre pudieron llegar a Europa los diarios de viaje y las observaciones hechas, sino que frecuentemente eran los compañeros supervivientes o viajeros posteriores los que deducían la trayectoria seguida y los lugares visitados.

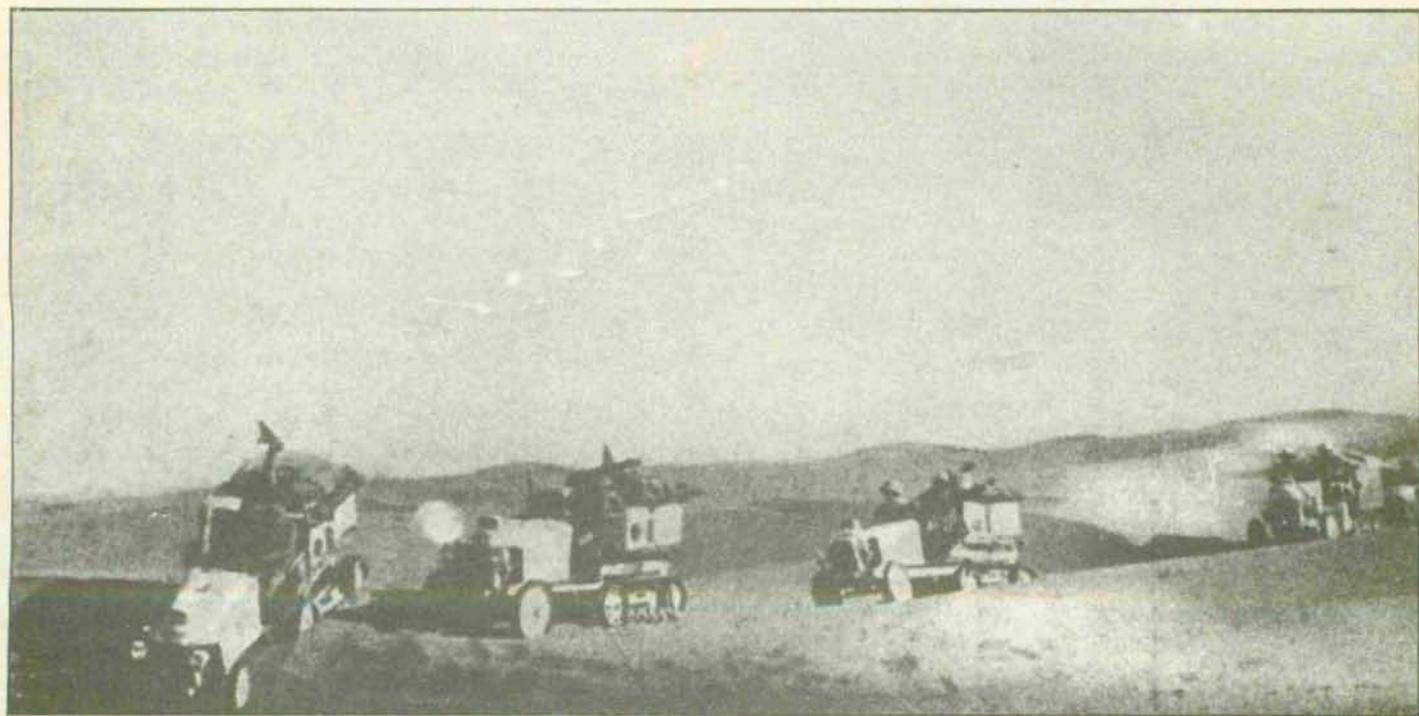
LA PENETRACION FRANCESA Y EL AUTOMOVIL

Con la excepción de Libia y el actual Sudán, el resto del inmenso hueco sahariano tocó en el

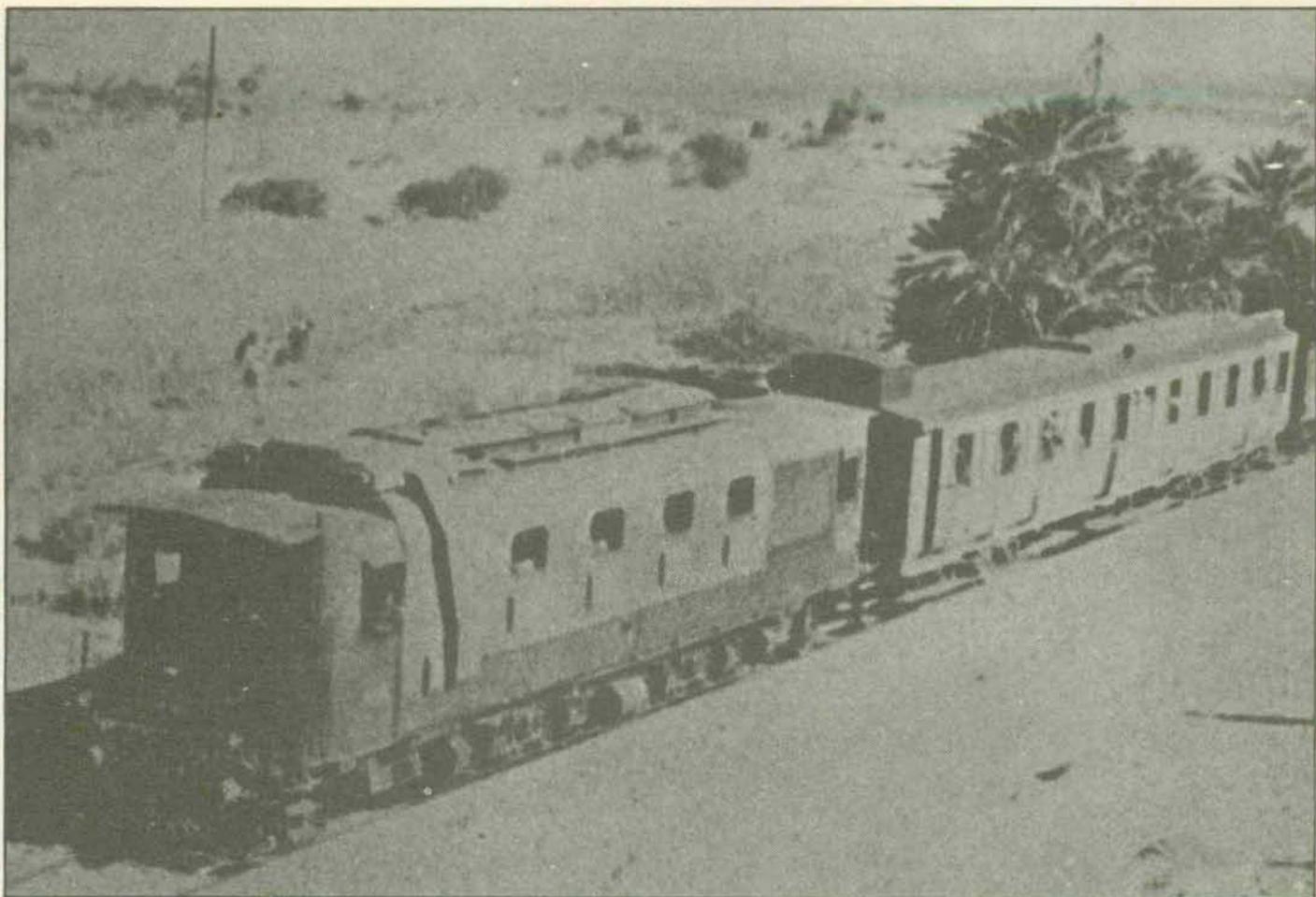
reparto a Francia, que lo cubrió de puestos militares a partir de Argelia y del Senegal. Por esto, una parte fundamental del conocimiento del desierto corresponde a la acción de patrullas y misiones militares. El «período heroico» de la penetración colonial francesa ocupa casi medio siglo, entre 1880 y los últimos años de la década de 1920.

En febrero de 1881 la misión del teniente coronel Flatters fue prácticamente aniquilada en pleno Hoggar, incluido su jefe. En 1890 la expedición Foureau-Lamy alcanzó el sur sudanés partiendo de Uargla. En 1913 se materializó la primera travesía del Tanesruft (parte casi absolutamente muerta del desierto) por la ruta de Adrar a Tombuctú. Entre 1920 y 1928 se consiguió unir Argelia con Mauritania, mediante misiones militares al encuentro. Singular papel representó el general Laperrine, «pacificador de los tuaregs», en la zona de Hoggar (centro geográfico del Sahara), que acabó su vida en uno de los primeros vuelos sobre el desierto, en 1920. Su amigo y auxiliar valiosísimo, el Padre Foucault, fue asesinado en 1916, después de soliviantar contra él a las poblaciones reacias a la ocupación francesa.

Hasta 1916 no hicieron su aparición los primeros automóviles en el Sahara. En 1920 ya existía un parque automóvil en Tamanrasset, imprescindible para el sometimiento de todo el Hoggar. La primera travesía del desierto, sobre ruedas, la consiguió la «misión Citroën», que empleó 21 días para cubrir el espacio entre Tugurt y Tombuctú. Fueron cinco



Expedición «Citroën» (De Tugurt a Tombuctú por la Atlántida) en diciembre de 1922-enero de 1923. Primera travesía del desierto en automóvil.



El tren de Bechar a Abadía, último tramo del ambicioso Mediterráneo-Níger: la aventura del ferrocarril transahariano no se consumaría nunca.

automóviles especialmente diseñados, provistos de cadenas, que, en definitiva, solamente se arriesgaron en el tramo In Salah-Tin Zeuaten, es decir, unos 1.100 kilómetros, ya que en estos puntos dispusieron de avituallamiento y asistencia; la hazaña, evidente en cualquier caso, se culminó en enero de 1923. En 1924, tres vehículos «Renault» cubrieron la distancia entre Bechar y Burem, sobre el río Níger, en seis días. Poco después empezarían las travesías en automóvil normal, habitualmente a cargo de curiosos y turistas.

Dentro de la zona de influencia francesa, el Sahara empezó a ser recorrido, en sentido norte-sur, sobre cinco pistas, llamadas «imperiales» que, pese a las condiciones meteorológicas y climáticas fueron quitándole ferocidad al desierto. La primera iba desde Agadir a San Luis del Senegal, a través de unos 2.800 kilómetros; hoy se ha convertido en la ruta de la guerra que tiene lugar por el Sahara Occidental y solamente está asfaltada en unos 200 kilómetros al sur de Agadir y unos 250 al norte de Nuakchot. La segunda ruta, que se convirtió en la más importante, iba de Bechar a Gao, con unos 2.000 kilómetros de longitud; su punto medio es el llamado Bidón V, hoy con-

vertido en puesto eficaz y organizado de avituallamiento y comunicaciones; en buena parte atraviesa el Teneré, que es la uniformidad desértica perfecta: cientos de kilómetros se recorren sin el menor accidente morfológico. La pista tercera une Gardaia con Zinder, a través de In Salah, Tamanrasset y Agadés; es la que ha resultado verdaderamente estratégica y la única que ha movido a su asfaltado total. En 1980 se prevé que el asfalto llegue a la frontera entre Argelia y Níger, a partir de Tamanrasset. La cuarta baja desde Tugurt y alcanza Bilma, después de unos 1.700 kilómetros. Finalmente, la quinta ruta une Túnez y Trípoli con Sebha, en el Fezaan libio, y alcanza Yamena, capital del Chad.

DEL FERROCARRIL MEDITERRANEO-NIGER A LA CARRETERA TRANSAHARIANA

Las autoridades coloniales francesas concibieron un ferrocarril que atravesara el desierto para poner a disposición de la metrópoli las innumerables riquezas que ofrecía el Africa Ecuatorial Francesa y las regiones del



Edjelé 101: Primer yacimiento de petróleo del Sahara, en 1956.

Sudán. Después de la Primera Guerra Mundial se lanzó la idea de unir por ferrocarril Agadir y Dakar, para disponer de un camino seguro de influencia de refuerzos militares en caso de nueva conflagración, y sin miedo a la acción de submarinos. En 1941 el Gobierno francés emitió una ley que planteaba la intención de proceder a la realización del ferrocarril transahariano, pero la Segunda Guerra Mundial la hizo ineficaz. Desde 1930 funcionaba un ferrocarril entre Ujda y Bu Arfa, para extraer el manganeso de la región, que fue prolongado hasta Bechar y Kenadsa (minas de hulla) durante la guerra. El proyecto, a partir de entonces, se centró en la prolongación, siguiendo una ruta más o menos paralela a la pista número dos, para alcanzar el río Níger a la altura de Gao.

En 1956, el Sahara entero empezaba a abrir sus riquezas minerales y petrolíferas: el hierro de Tinduf y F'Derik, el carbón de Bechar, el cobre de Akiut, el manganeso de Guetara... En Edyelé aparece el primer petróleo sahariano. Guy Mollet, Presidente del Consejo de Ministros asume e impulsa el proyecto y se dan a conocer los tramos y fases a acometer en primera instancia. El plomo de Tauz, el hierro y el manganeso de Guetara, el carbón de Be-

char, etc., van a ser extraídos y transportados, mediante diversos ramales, hasta el puerto de Nemours (actual Gasauet). Desde Bechar, la línea férrea discurrirá hasta Adrar y, a continuación, descenderá a Gao a través de más de 2.000 kilómetros; otro ramal comunicará Segú y Bamako con Gao.

El proyecto «Mediterráneo-Níger» no se cumplió por dificultades técnicas que surgieron, minimizadas al principio, y por el desarrollo de la revolución argelina, que paralizó las inversiones francesas de infraestructura. Se ha vuelto a hablar de un ferrocarril sahariano con motivo de la explotación, aún no iniciada, del hierro de la región de Tinduf, pero la salida «natural» de este riquísimo yacimiento no es el Mediterráneo, a casi 1.500 kilómetros, sino el Atlántico, a escasos 300; el problema es político, como bien se sabe, porque entre Tinduf y el mar está Marruecos y el Sahara Occidental ocupado.

El régimen argelino ha dado más importancia a las rutas de carretera que a los ferrocarriles y ha estimado que el proyecto «Mediterráneo-Níger» era un sueño colonial sin justificación política, económica o técnica. En 1971 Bumedian lanzó al Ejército Popular a la empresa de cubrir con asfalto la ruta de Tamanrasset, a

través de parajes no necesariamente coincidentes con la antigua pista, con la seguridad de que era el tráfico del Africa Negra en auge el que podía canalizarse por esta ruta, además de unir a Argel por vía segura la última de las capitales departamentales del país.

La carretera transahariana, entre El Golea y Tamanrasset, se ha cubierto en casi siete años, a base del asfaltado de 1.050 kilómetros con nuevo trazado en numerosos tramos. El esfuerzo técnico y logístico (como ejemplo, tén-gase en cuenta que había que suministrar agua desde 300 ó 400 kilómetros) ha sido excepcional, por la necesidad de mover millones de metros cúbicos de tierra y roca, por las temperaturas extremadas a soportar, etc. El coste por kilómetro de la obra ha oscilado entre 250.000 y 500.000 francos, según se trate del primer tramo (El Golea-In Salah) o del segundo (In Salah-Tamanrasset).

Desde hace algunos años camiones gigantes, preparados para pista, atraviesan el desierto, cubriendo la distancia entre Argel y Kano, en Nigeria, en 8-12 días, con cargas de 20-38 toneladas. El permanente atasco del puerto de Lagos queda compensado, así, por la viabilidad de la ruta del Sahara.

LA COOPERACION SAHARIANA

Tanto Argelia como Níger y Malí ha formado un Comité para el desarrollo de la Ruta Tran-

sahariana. En pocos años más la carretera alcanzará la frontera de Níger (400 kilómetros) y la de Malí (350 kilómetros), cerrando definitivamente las comunicaciones al norte y al sur del desierto. En alguna ocasión se ha llamado a esta carretera «la ruta del uranio» debido a que permitirá el transporte de este producto, concentrado, que ahora va a comenzar a ser explotado en Arlit (Níger) y que podrá alcanzar los países europeos más fácilmente a través del Sahara. Argelia también ha detectado importantes yacimientos en el Tassilix que necesitarán la salida por Tamanrasset cuando la producción sea viable.

Desde 1976 los movimientos al más alto nivel para establecer alguna forma de cooperación regional entre los países del desierto han ido haciéndose frecuentes y dando sus frutos. Inicialmente, fueron los presidentes de Argelia, Libia y Níger los que sentaron las bases (Uargla, abril de 1976) para una colaboración estrecha, susceptible de ensancharse hacia los otros países de la zona. Naturalmente esta «cumbre» ya nacía con una finalidad política muy concreta: agrupar en torno al apoyo a la causa de la autodeterminación saharauí a los países vecinos; la declaración publicada aludía a la agresión exterior que sufría Africa y el Mundo Árabe y acababa invitando a la colaboración a los países del área «no imperialistas».

La «cumbre» se repitió en noviembre de 1976, esta vez en Trípoli, donde ya se calificó a Hassan II de «tapadera de París». Sin embargo, la



El general Laperrine, «pacificador del Hoggar», dispuesto a partir de reconocimiento. Moriría de sed en el desierto, en 1920, de resultados de un accidente de aviación.

invitación a Marruecos y a Mauritania se formuló expresamente, pidiendo su pronta vinculación a los trabajos. En marzo de 1977, en Niamé, participaron ya cinco jefes de Estado (Yallud representó a Kadafi), con lo que parecía abrirse una etapa nueva, del máximo interés, entre Argelia, Libia, Níger, Malí y Chad. Después no han vuelto a repetirse estas cumbres, básicamente por las dificultades existentes entre Trípoli y Yamena, en torno al tema territorial de la banda de Ausu, al norte de Chad, y a la guerra declarada que se desarrolla entre el Gobierno de Mallun (apoyado por los franceses) y los guerrilleros del Frolinat. Los intentos de Bumedian por salvar la cooperación internacional en el Sahara y llegar a una solución de paz en Chad han fracasado y las «cumbres» no parecen gozar de buenas perspectivas. Esto conlleva el distanciamiento de los países participantes en el tema del Sahara, pese a las declaraciones de adhesión a la autodeterminación.

Argelia, verdadera promotora de la empresa transahariana, explota al máximo su situación geográfica y las malas condiciones de otras pistas del desierto, a través de Libia o Marruecos. Su estabilidad política y su potencia económica la convierten en el cauce ideal para el transporte interafricano, que se ha empezado a desarrollar a partir de la empresa estatal SNTR, incluso para el caso de mercan-

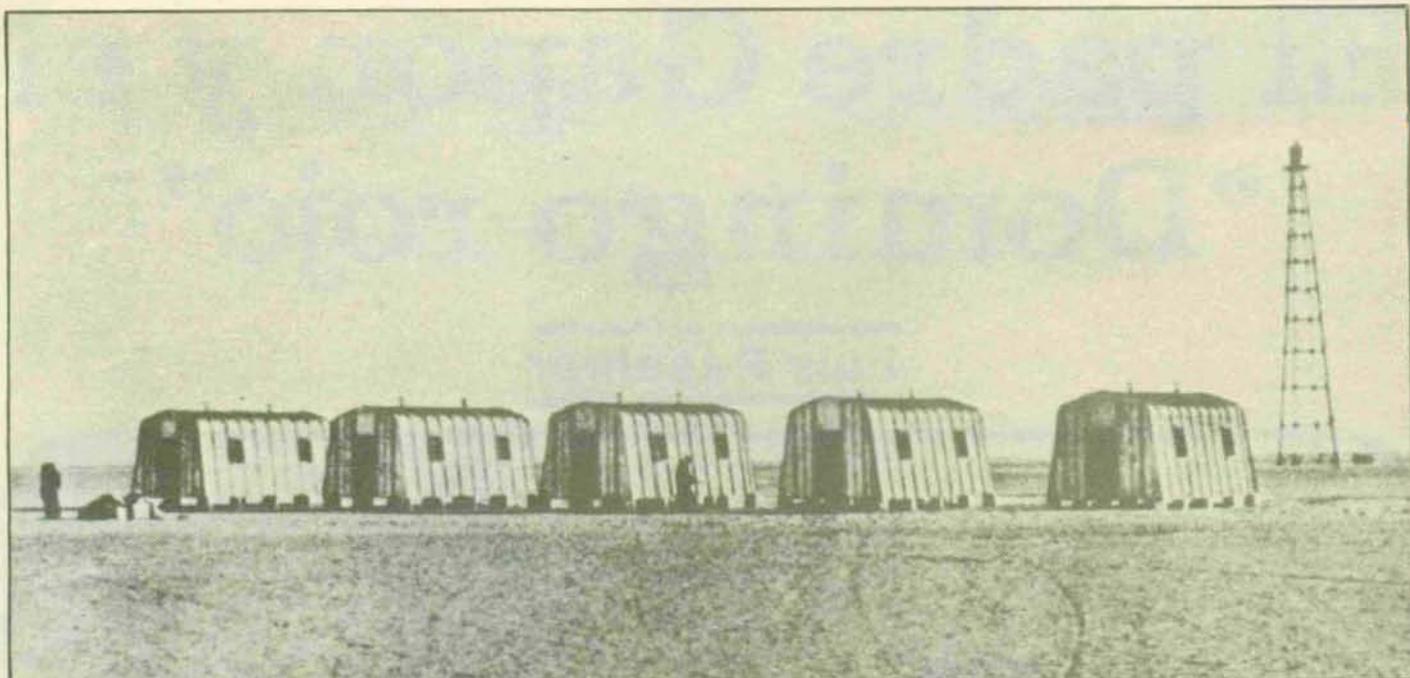
cías extranjeras. En las actuales condiciones del transporte en los países de la franja sudanesa o del Golfo de Guinea, la travesía del desierto resulta ideal o, cuando menos, la más adecuada dadas las condiciones geográficas (Alto Volta, Malí, Níger y Chad son países interiores, sin acceso al mar) o las deficiencias actuales en infraestructura (caso del gigante nigeriano). El estrechamiento de relaciones comerciales entre Argelia y Nigeria es una de las primeras consecuencias de esta mejora en el sistema de las comunicaciones. Nigeria incrementa muy rápidamente su comercio exterior, según su población de 80 millones de habitantes va incrementando el consumo o en la medida que los ingresos del petróleo (se exportan unos 100 millones de toneladas) permiten en equipamiento del país con materiales y técnica extranjeros. Toda una fábrica de ensamblaje de vehículos ha sido transportada por vía aérea desde Francia a Kaduna, en el norte de Nigeria, por la ausencia de condiciones mínimas para usar la carretera; Argelia quiere sacar partido de los costes inferiores de la carretera y de la mayor facilidad para el retorno con carga.

¿HAY MARGEN PARA LA AVENTURA DEL DESIERTO?

Son muchos los que se preocupan del éxito de la transahariana. En primer lugar hay que



El Padre Foucault, en 1901. Amigo y confidente de Laperrine, fue un auxiliar decisivo en la penetración francesa del Sahara. Asesinado por los indígenas en 1916.



Caravana de transportistas de sal, en la ruta Tombuctú-Taudeni, en Mali. Todavía se mantiene el comercio de la sal del desierto, en otro tiempo materia básica e incluso instrumento de intercambio.

señalar a los demógrafos y etnólogos, incluyendo a algunos argelinos, que temen que la polarización de la actividad del desierto en torno al eje de asfalto contribuya a la sedimentación de las poblaciones nómadas del sur con la consecuencia de que **el desierto siga avanzando**. Níger y Malí, que luchan desesperadamente entre la necesidad de facilitar el acceso a zonas castigadas periódicamente por el hambre y la sed y la conveniencia de mantener al hombre en su medio y en sus actividades tradicionales, ganan en acceso a Europa y al Mediterráneo pero pierden posibilidades de fijar poblaciones.

Realmente, la tendencia a la sedentarización es clara en la mayoría de los Gobiernos de países subdesarrollados, incluyendo a los afectados por la mejora de la carretera transahariana. Argelia intenta, por todos los medios, incrementar el peso de la wilaya de Tamarraset, necesario para no desequilibrar gravemente el país entero, excesivamente volcado en la franja mediterránea. Además, los recursos minerales de la región de los Tassili aconsejan ir previendo un futuro de desarrollo económico acelerado.

Para los nostálgicos y aventureros, el avance del asfalto ha de contemplarse con tristeza: la epopeya de los apasionados por la inmensidad inhóspita puede entrar ya en la Historia. Pocos son ya los espacios de la Tierra que van quedando para la aventura y la exploración: Antártida, Amazonia, cumbres montañosas, fondo de los mares, etc., empiezan a ser minu-

ciosamente analizados y poco a poco explotados, para atender a las necesidades crecientes de un mundo que encuentra placer en cerrarse a sí mismo el camino de la supervivencia. En cuanto al desierto sahariano, parece excesivo decir que empieza a morir para los inquietos. En cuanto a la ecología del desierto, no todos estiman que, al tratarse de un medio mineral y sin apenas vida, resulte muy difícil de trastocar: el equilibrio de las regiones **sin vida** también puede alterarse. En cuanto a la aventura, puede decirse que todavía hay desierto apto para ella, aunque las travesías norte-sur han perdido definitivamente el aliciente y el misterio. Sigue habiendo margen para la muerte por insolación, cosa fácil de sobrevenir si se pierde la orientación y las pistas..., y así sucederá durante muchos años. Pero es en las travesías este-oeste donde todavía queda mucho por hacer. Más arriba del río Níger y hasta el predesierto argelino o la ruta Tinduf-Bechar no hay pistas transversales y apenas puede decirse que las caravanas frecuenten algún itinerario. **No todo es conocido en el Sahara**, ni siquiera a nivel científico, histórico o arqueológico.

En realidad, puede decirse que las zonas más desoladas del desierto siguen sin caminos aptos para vehículos, incluso preparados. Tal es el caso de la ruta Tombuctú-Tafilalt, una de las más antiguas y tradicionales (ya ahora frecuentada por la guerrilla saharauí), y de otras en la parte *oriental*, **en el desierto libico**. Pero es verdad que, con cada kilómetro de asfalto, algo muere en el Sahara. ■ P. C. M.