

**LA ZONA FRONTERIZA ENTRE MAURITANIA Y EL SAHARA, TRANSITADA POR NUMEROSOS ESPAÑOLES, OCULTA INFINIDAD DE MINAS ANTICARRO**



El intenso viento y la arena del desierto entierran y desentieran las minas anticarro sembradas en la ruta entre el Sahara Occidental y Mauritania.

Cada año, más de cinco mil europeos, entre ellos cerca de doscientos españoles, cruzan el gran campo minado que ocupa la zona fronteriza entre Mauritania y el Sahara Occidental ocupado por Marruecos. Pocos son conscientes del peligro que corren. En febrero, el vehículo en el que viajaban los franceses Regis Jacques Gautier y Philippe Micheau, estalló al pisar dos minas a pocos kilómetros de la ciudad mauritana de Nouadhibou. Los dos murieron.

# TURISMO DE MUY ALTO RIESGO



Restos del vehículo en el que viajaban los jóvenes burgaleses Ignacio Tudanca y Javier de Miguel. El coche explotó en noviembre de 1994, cuando la rueda delantera derecha pisó una mina situada bajo el asfalto de la vieja carretera que unía La Gouera y Bir Guendouz.

MANUEL VELA  
FOTOS: J. CASANUEVA

**D**esde la ciudad Mauritana de Nouadhibou, a unos cincuenta kilómetros de la frontera con el Sahara occidental, se oyen las explosiones. Pocos se inmutan. "Un coche que pisó una mina", comentan sin más. "Otros que cayeron en el cementerio", dicen.

Esos "otros", los dos últimos, se llamaban Philippe Micheau y Regis Jacques Gautier, ambos de nacionalidad francesa. El pasado 10 de febrero, su vehículo, un Land Rover Defender 90, pisó dos minas anticarro en el paso que comunica el Sahara occidental con Mauritania. Micheau murió en el acto. Gautier resultó herido muy grave y falleció un mes después en un hospital de la ciudad de París.

El paso fronterizo existente entre el Sahara occidental ocupado por Marruecos y Mauritania tiene una extensión de ocho kilómetros y no hay forma de esquivar el área letal: es paso obligado en la única ruta que conecta actualmente Europa y el corazón de África.

El Gobierno mauritano sólo reconoce una muerte en la zona desde que abrió su frontera norte en 1992: Philippe Micheau (1996) —sin contar a Laurent Gueguen, conductor francés del Granada-Dákar que falleció a principios del 96 en otro punto de la frontera, también por la explosión de una mina—. Fuentes no oficiales señalan que la cifra de fallecidos y accidentes no mortales es mayor y aseguran que en el futuro "la situación se podría agravar puesto que la ruta Sahara-Mauritania se está consolidando como la alternativa a la Transahariana, que cruza Argelia".

El paso de la frontera se realiza al norte de Península de Cabo Blanco, una impresionante





► lengua de arena en cuya punta se encuentra la ciudad de Nouadhibou.

Todo Cabo Blanco es zona minada. En teoría, el Ejército mauritano guía a los turistas a través del campo minado hasta las mismas puertas de Nouadhibou, donde deben formalizar los trámites de entrada en el país. Pero pocas veces ocurre así. A Regis Jacques Gautier y Philippe Micheau, por ejemplo, nadie les guió. Se dirigían con su Land Rover a Mali, donde Philippe trabajaría como médico en un proyecto de cooperación con el Tercer Mundo. Habían cruzado Marruecos y el Sahara Occidental. En Dakhla, la última ciudad del Sahara, permanecieron dos días. El pasado 9 de febrero partieron de Dakhla, como parte de uno de los convoyes de turistas que el Ejército marroquí custodia hasta la frontera con Mauritania. La mañana del 10 de febrero cruzaron el muro marroquí.

Los militares les dejaron a las puertas mismas del campo minado. A Micheau le sorprendió la muerte a menos de 30 kilómetros de Nouadhibou. Según testigos presenciales, el vehículo que les seguía, un Ford Taunus matrícula italiana, quedó atrapado en la arena. Micheau hizo una señal a la cabeza del convoy para que aguardaran mientras ellos auxiliaban a los italianos. Dieron marcha atrás y las ruedas de su Land Rover se salieron de las rodadas que hasta entonces habían seguido. A un metro de donde habían pasado más de diez coches había dos minas. El vehículo saltó por los aires envuelto en llamas. Micheau murió en el acto.

A otras personas, sin embargo, les ha sonreído la suerte. En Nouadhibou corren decenas de historias. El joven alemán Till Schanz, por ejemplo, permaneció tres días en medio del campo minado junto a su To-

Junto a estas líneas, convoy de turistas atravesando el campo minado situado al norte de Mauritania. Muchos vehículos se rompen y otros, en el mejor de los casos, quedan atascados en la arena. Abajo, puesto de control de la Policía mauritana, antes de la entrada a Nouadhibou.

## TURISMO DE MUY ALTO RIESGO

yota Land Cruiser averiado: "No era consciente del peligro y mientras esperaba a que trajeran la pieza que necesitaba me daba grandes paseos por el desierto. Ahora lo pienso y se me ponen los pelos de punta", dice.

### Los militares no conocen la zona

Según fuentes de la Policía de Nouadhibou, el extravío de turistas es frecuente ya que los militares que acompañan a los convoyes no conocen la zona. La Policía asegura que se han dado numerosos casos de turistas que, desorientados, atra-

vesaron Cabo Blanco por su parte más occidental, lo cual implica que condujeron a lo largo de más de setenta kiló-

## La Policía mauritana dice que algunos turistas llegaron a conducir durante más de setenta kilómetros entre minas

metros entre minas. La mayor parte de los testimonios de viajeros coinciden en un dato: no sabían que estaban cruzando un campo minado.

Un diplomático europeo destinado en el país, y que prefiere mantener el anonimato, asegura que "la gente cree que a partir del quinto año una mina pierde su poder destructivo. Pero no es así. Son aún más peligrosas porque su detona-



tores militares mauritanos que custodian la frontera, cruzamos la vía del tren y nos internamos en la zona minada", explica Ignacio Tudanca. Buscaron en la arena las rodadas de los vehículos de los contrabandistas y de los pequeños convoyes de turistas que cruzan la zona acompañados de guías locales. Las huellas les llevaron hasta una vieja carretera abandonada que va desde La Gouera a Bir Guendouz.

El coche que conducía Ignacio, un Mitsubishi 4x4, era el último del convoy. Tras una pequeña curva, su rueda delantera derecha pisó una mina colocada bajo el viejo asfalto y ésta reventó. Nadie sabe por qué no explotó al paso de los cinco vehículos que le precedían. Ignacio resultó herido grave y el copiloto, Javier de Miguel, salvó la vida porque momentos antes había descendido del vehículo para inspeccionar el terreno. Tras la deflagración, "los demás conductores encendieron las luces y empezaron a tocar el claxon para que alguien viniera a ayudarnos. A lo lejos, veíamos las luces de los puestos mauritanos y de los marroquíes. Nadie apareció", recuerda Ignacio. "Después de lo ocurrido no nos atrevíamos a dar un paso más. Tumbamos a Ignacio en la parte trasera de uno de los vehículos y decidimos esperar hasta el amanecer

ción es impredecible. Un coche o dos pueden pisar una de ellas y no pasar nada. Y el tercero, revienta. Es una tómbola".

El joven burgalés Ignacio Tudanca fue uno de los infortunados. Formaba parte de un convoy de seis vehículos españoles que, en noviembre de 1994, intentó cruzar ilegalmente la frontera norte de Mauritania en dirección al Sahara occidental. Lo consiguió pero a un precio muy alto: Ignacio perdió su coche y casi pierde también un ojo.

El grupo, como muchos otros turistas europeos, optó por lo primero, por jugársela. El paso ilegal se realiza entre los kilómetros 45 y 60 de la vía del tren, desde donde se pueden seguir rodadas que atraviesan la zona minada hasta el puesto fronterizo del Sahara. Los marroquíes sólo permiten el acceso por este punto. "De noche, sin luces, esquivando los con-



De arriba a abajo, Kerstin y Wolfgang, dos turistas alemanes; Sebastien y Raphael, franceses, y Antonio, español, que ayuda a reparar el coche.



opción y aceptamos, claro". Antonio, un joven de Tarragona, ha sido de los pocos extranjeros que intentaron llegar a pie hasta el muro marroquí. "De nada me sirvió, porque los militares me impidieron el paso y me obligaron a regresar a Mauritania". Ese fue el final de una larga aventura que había comenzado días antes. Durante tres noches, Antonio

esperó en un pequeño puesto de mantenimiento del ferrocarril junto a un viejo contrabandista de té y tabaco. A la tercera noche "el viejo dijo que era el momento y empezamos a recorrer en silencio los 15 kilómetros que nos separaban de la entrada al Sahara -explica-. La noche era tan oscura que hasta llegamos a descansar a menos de 50 metros de



► un control militar mauritano. Cuando quedaba menos de un kilómetro para el final del trayecto, el viejo se marchó. Me dijo que esperara hasta el amanecer. Ya de día, me presenté en el puesto militar marroquí. Estaba sediento y muerto de frío. Me negaron la entrada alegando que sólo podían acceder al país las personas que viajaran con vehículo. Yo, entonces, dije que esperaría a que un coche pasara. Replicaron que no era posible y que tenía que regresar a Mauritania. Los militares me negaron el agua y, cuando el sol empezó a caer en picado, hasta la sombra bajo la techumbre de su caseta. Horas después pasó un convoy que se dirigía a Nouadibou y me metieron a la fuerza”.

## TURISMO DE MUY ALTO RIESGO

Los otros ilegales

Si peligroso es el trayecto Sahara-Mauritania, el camino inverso (Mauritania-Sahara) es una aventura suicida. Wolfgang Westphal, Kerstin Lorenz, Sebastien Goiffon y Raphael Dujardin saben que es ilegal, que cruzarán el campo minado de noche y sin luces, y que deberán sortear, al menos, tres controles militares mauritanos que custodian la zona. “Pero es la única forma de regresar a Europa por tierra”, dicen. Wolfgang y Kerstin son alemanes y viajan en un viejo camión Hanoomag, modelo de la Segunda Guerra Mundial; Sebastien y Raphael son franceses y se desplazan en sendas motos. Coincidimos en la playa de Nouakchot a 600 kilómetros de la frontera norte. Este es el punto de encuentro de los viajeros europeos desesperados por regresar a casa, guías dis-



Paso ilegal a través del campo minado. En el interior del camión el guía indica a Kerstin el camino para evitar las minas. Ella se mantiene atenta y, pese a todo, goza de su aventura africana.

puestos a acompañarles a través del “cementerio” y algún que otro informador de la Seguridad mauritana. La discreción es fundamental. Los cuatrocientos ochenta kilómetros de desierto hasta la frontera norte de Mauritania son tediosos. Al viejo camión le cuesta superar los cincuenta kilómetros por hora y los “motos”, noveles en un terreno tan difícil, no aciertan a manejarse en las dunas. Wolfgang y Kerstin comentan que no terminan de confiar en el guía, entre otras cosas porque no pueden comunicarse con él. Después de cinco meses en África, la pareja no se fía ni de su sombra. El, granjero; ella, estudiante. Su sueño era cruzar desde Marruecos a Sudáfrica, al son de la música de Bob Marley, cuya imagen decora la chapa de su camión. Pero no pasaron del oeste: en Gambia les robaron, en Senegal casi mueren de hambre y en Guinea Conarky el camión que habían comprado en Alemania antes de su partida no paró de estropearse. Kerstin sentencia: “Quiero volver a Alemania cuanto antes y no regresar jamás”.

## TRAGEDIAS PARA DESPUÉS DE UNA GUERRA



Sobre estas líneas, un coche reventado por una mina en mitad de la ruta.

Se calcula que hay unos cien millones de minas antipersonales olvidadas en los diferentes campos de batalla del mundo. En Somalia, en Camboya, en Irán, en Irak, en Afganistán, en Mozambique, en Bosnia, en infinidad de escenarios de conflictos que llenaron hace años las páginas de los periódicos, estos diabólicos artefactos siguen matando. Desactivarlos todos se calcula que supondría una inversión de cuatro billones de pesetas. La última cumbre de la ONU celebrada en Ginebra no consiguió que los países miembros de esta Organización se pusieran de acuerdo para realizar tal inversión y, lo que es

peor, no logró que se paralizara la fabricación de minas, limitándose a aprobar el protocolo enmendado del Tratado sobre Armas Convencionales de 1980. El propio Butros-Gali, secretario general de la

ONU, no ocultó su “profunda decepción porque los progresos realizados son netamente inferiores a lo que esperaba”.

Las minas están concebidas fundamentalmente para mutilar. Son la trágica secuela de las guerras.