TÚNEZ: RUTA EXTREMA

El Gran Sur

Tres días de autopistas, carreteras y barco nos llevan a las puertas del desierto de Túnez. Douz es la antesala de un mundo fascinante, duro, hostil... el "Gran Erg Oriental". Desde aquí nos esperan cuatro días en los que sortear grandes cordones de dunas para llegar a El-Borma y desde allí tomar de nuevo rumbo Norte hasta Ksar Ghillane.

Texto y fotos: **Juan Carlos Ramírez / Luis Heras**

LOS DUNLOP GRANDTREK Y LA ARENA

Por primera vez pudimos comparar de forma simultánea tres tipos de neumáticos propios de un todoterreno sobre una superficie como la arena. Los modelos analizados, los Grandtrek de Dunlop. Los AT de esta firma son auténticos mixtos, a caballo entre neumáticos de carretera y de campo. Por su parte, los MT-1 no se andan con medias tintas; su dibujo muestra unos tacos y surcos propios de una goma de campo, bien esculpidos y reforzados. Los MT-2 no conceden casi nada al asfalto; sus gruesos tacos y canales, así como sus refuerzos laterales son una garantía sobre cualquier terreno que nos encontremos en el campo.

Dadas las circunstancias extremas de la prueba, aguantamos al máximo con presión alta mientras la arena se situó sobre pistas o caminos. En la zona de dunas bajamos a 0,8 kg/cm², obteniendo unos resultados bastante dispares.

Los AT funcionaron de maravilla, ofreciendo una gran flotabilidad sobre la fina arena tunecina, pero, en contra, sufrieron varios pinchazos cuando rodamos sobre matorrales secos y espinosos.

La gama extrema MT-2 no se llevó bien con las bajas presiones, desllantando en dos ocasiones, siempre en el eje delantero, y también sufrió un pinchazo. Para evitar desllantar, subimos la presión hasta 1,3 kg/cm², ganando en seguridad y permitiendo rodar muy rápido al Toyota que los equipaba sin perder un ápice de flotabilidad.

Por último, los MT-1 superaron la prueba con buena nota: las presiones bajas eran toleradas sin problemas y tampoco se resentía la flotabilidad al subir unas décimas. Eso sí, los del Isuzu no sufrieron pinchazo alguno, aunque se llevaron todo un recital de rozaduras con el guardabarros.

La enorme extensión de los campos de dunas nos recuerda a la inmensidad del mar.

El desierto no perdona. Cualquier problema a lo largo del recorrido debemos ser capaces de resolverlo por nuestros propios medios; en caso contrario...

DOCUMENTOS IMPORTANTES

Para transitar por el Sur de Túnez debemos obtener un permiso que se tramita en los siguientes lugares.

OFICINA DEL SINDICATO DE INICIATIVA TURÍSTICA DE TATOUINE
Av. Hedi Chakeur
(Tatouine)
SR BECHIR ALI
N 32º 55.603
E 10º 26.725
Tel.: 00-216-75-850850
Fax: 00-216-75-850999
GSM: 00-216-98-590663
GSM: 00-216-98-438333

Hay que INDICAR:
-Recorrido, fecha, nombre y apellidos, números de pasaporte, vehículo y matrícula.

COSTE: 18 €/persona

También se puede obtener o recoger en Douz:
Camping "Desert Club"
BRAHIM BEN BRAHIM
Tel: 00 216 75470575
E-mail: brahim2020@yahoo.fr
GSM: 47216132

Las duras condiciones del desierto pueden provocar que la noche se nos eche encima y tengamos que improvisar el campamento en el primer sitio que encontremos.

La paciencia será la mejor herramienta para superar los diferentes atascos de la ruta.

En ocasiones, hay que descender por inclinadas pendientes de arena.

El asentamiento militar de Bir Aouine (un oasis en el mar de dunas) es la única vía de escape a lo largo de esta complicada travesía.

En la pista de regreso, nos encontramos con una prospección que intentaba localizar agua a más de 600 metros de profundidad.

Este recorrido requiere una adecuada técnica de conducción en arena

Para realizar este recorrido, elegimos el mes de marzo, cuando en el desierto las temperaturas diurnas son agradables, las nocturnas más bien frescas y hay suficientes horas de luz. Decidimos, también, formar dos grupos de dos vehículos, con objeto de ayudarnos unos a otros y tramitar los permisos para acceder sin problemas al Gran Sur.

Con los primeros rayos del sol, abandonamos Douz. Los cuatro vehículos y las ocho personas del grupo ponemos rumbo a Ksar Ghilane: unos kilómetros de asfalto nos dan la despedida y por delante nos quedan cuatro fascinantes días a solas con el desierto.

El sol se levanta en el horizonte al mismo tiempo que la pista se complica. La presencia de arena es cada vez más intensa y el Isuzu Rodeo de Antonio y Alfredo, con suspensión de serie y demasiada carga, tiene que adoptar un ritmo más tranquilo.

Abandonamos la pista y tomamos un desvío con rumbo Sur. Poco a poco surgen pequeños montículos de arena a modo de dunas, preámbulo de lo que nos espera los próximos días.

El color del desierto

A lo lejos divisamos incrédulos las 'puertas del desierto', una extraña construcción en medio de una llanura, con vigilante incluido. Recorremos unos kilómetros entre lomas tamizadas por una incipiente hierba. La mañana avanza y nosotros con ella. El mar (de finísima arena) está delante de nosotros; acelerador, embrague y estamos dentro. Rodamos por pequeñas lomas y dunas buscando el trazado más rápido y seguro.

El sol, a medida que transcurre el día, proyecta sus rayos de forma diferente sobre la arena, la cual, agradecida, refleja una gran variedad de tonalidades. Es el color del desierto.

Los atascos aumentan en la misma proporción que la dificultad de unas dunas que por momentos se elevan, descienden o se unen una tras otra sin apenas espacio para pensar por dónde pasar.

Ahora es nuestro Ford Maverick el que abre camino. Procuramos rodar por las zonas altas, cortamos las dunas casi perpendiculares a la cresta, la presión de los neumáticos es de 1,3 kg/cm² y actuamos con mucho tacto con el gas para evitar atascos.

Como un espejismo, entre las dunas surge un grupo de diez o 12 quads que evolucionan con suma facilidad por la arena, mientras que nosotros volanteamos, cambiamos y aceleramos sin parar para poder avanzar por una superficie que constantemente intenta bloquearnos. Los atascos y la dificultad de encontrar pasos accesibles nos retrasan, obligándonos a conducir muchas horas, por lo que debemos descansar y tomar un ligero tentempié.

El Toyota desllanta a última hora de la tarde. De nuevo en marcha, la noche cae sobre nosotros en una zona complicada. Las dunas están muy seguidas unas de otras, con pasos complicados que las luces de los vehículos no permiten localizar. Hay que acampar en el primer llano que encontremos. Con la luz de las linternas y bajo un cielo semicubierto de nubes, que incluso dejan caer alguna gota, pasamos la noche.

Una cena caliente y una fogata animan los comentarios sobre las dificultades y anécdotas del día. En 11 horas, hemos recorrido poco más de 140 kilómetros, 62 de ellos por arena.

El muro de arena

Una muralla de arena nos impide ver el sol, aunque ya ha amanecido. Al desayunar, recogemos todo. Superamos con dificultad la pendiente de arena y, al coronarla, cuando apenas llevamos dos kilómetros recorridos, detenemos el Maverick y con la radio intentamos describir al resto del grupo el espectáculo que tenemos delante: un oasis. Descendemos por la arena a toda velocidad; es real.

Agua dulce, vegetación e incluso un grupo de camelleros con unos franceses que llevan 15 días recorriendo este mundo de arena. ¡Nos quedamos estupefactos! Intercambiamos comentarios y también comprobamos su extrañeza porque cuatro vehículos hayan podido llegar hasta allí. >

EL ORO NEGRO

Apesar de dirigirnos a un pozo petrolífero, el que se encuentra en El-Borma, situado al suroeste del país, no tendremos nada más que dos puntos de suministro de combustible.

Antes de partir es obligatorio cargar al menos 200 litros de gasóleo, por tanto, necesitaremos bidones o un depósito auxiliar. Durante el recorrido, que transcurre casi en su totalidad por arena, el consumo será muy elevado. Por raro que parezca, alcanzamos puntas de 45 litros cada cien kilómetros y los cuatro vehículos superaron un consumo medio de 40 litros.

En el pozo de El-Borma encontraremos una gasolinera, pero no hay que confiarse. En nuestro viaje coincidimos con un cambio de surtidores que a punto estuvo de impedirnos repostar el preciado líquido.

La luz y el calor del fuego invitan al descanso y al diálogo con los compañeros de viaje después de una dura jornada de conducción por las dunas.

CONDUCCIÓN EN ARENA

La técnica de conducción en arena no es complicada, sólo requiere un periodo de aprendizaje, intuición y decisión. Antes de lanzarse a la arena, hay que tener en cuenta dos cosas: una, el embrague tiene dos posiciones (libre y pisado); y dos, conviene empezar con una presión en los neumáticos de 1,3 kg/cm^2 y bajar paulatinamente hasta 0,8 kg/cm^2 si no conseguimos 'flotar' sobre esta peculiar superficie.

Sobre una zona llana, iniciaremos la marcha en largas, seleccionando una velocidad que nos permita llevar el motor por encima del régimen de par máximo. Si tenemos que recurrir a la primera constantemente, es preferible parar y engranar la reductora. Seguro que nos podemos mover mejor entre segunda y cuarta, teniendo siempre reserva de potencia en el motor. Cuando aparecen las dunas, lo primero que hay que tener en cuenta es que parar puede ser sinónimo de atascarse. Hay que evitar detenerse en las hondonadas, donde la arena es más blanda y fina, y siempre debe pararse cuesta abajo para iniciar la marcha a favor de la pendiente.

En las dunas, lo mejor es procurar rodar por las lomas de los cordones. En las partes

más altas se quedan los granos más grandes y la arena aguanta más el peso de los vehículos.

También para afrontar una duna hay que tener en cuenta si la abordamos a favor o en contra del aire. Si vamos a favor, la subida será suave y la bajada brusca. Por el contrario, si llevamos el aire de cara tendremos que entrar por la pendiente más acusada y saldremos por la más suave. En el primer caso, entraremos casi perpendiculares a la línea de la cresta, con el gas justo para iniciar un descenso suave. En el segundo caso, hay que localizar una zona con un ángulo de ataque accesible a nuestro todoterreno y dar gas con decisión.

Retirar e instalar el campamento son las tareas que abren y cierran cada jornada.

A lo largo de la ruta, podemos disfrutar de incomparables paisajes, pero ninguno como este oasis. Una laguna en medio de las dunas.

Si llegar fue difícil, la salida es mucho peor; las dunas se multiplican y la eslinga del Toyota está al rojo vivo. El pick up, con su larga batalla, se queda enganchado por la panza en las dunas pronunciadas.

El ritmo es rápido en ocasiones, pero la velocidad media en las dunas se reduce a cinco o seis kilómetros por hora. El Mercedes G 400 CDI, muy pesado, se atasca aquí y allí, pero su motor no tiene igual. Describir la pared de arena que subió de un tirón es un ejercicio baldío; baste decir que los demás ni lo intentamos.

El avance continúa siendo lento y, además, una tormenta de arena se suma a la dificultad de las dunas y al calor. Varios atascos requieren el uso del cabrestante, y el cansancio se empieza a notar. Es la hora de reponer fuerzas y arreglar dos pinchazos. Al rodar con presiones bajas, hay que evitar la vegetación muy seca y espinosa de algunas zonas, pero no siempre es posible.

El motor del Ford no puede pasar de 2.500 rpm, 3.000 en el mejor de los casos. Las dificultades se suceden, pero nuestra convicción es firme: hay que continuar, no nos queda otra opción una vez superado el ecuador de nuestro recorrido. Seguir avanzando es el camino más corto.

Superamos muchas más dunas hasta que, al fin, una llanura con pista incluida nos anima cuerpo y espíritu. Reponemos presión y a correr todo lo que puede el coche; hay que soltar la tensión acumulada.

Pasamos por Bir Aouine, un puesto militar con dos casas y poco más. La tarde es fantástica; se ha parado el viento y el sol en su caída ofrece de nuevo un espectáculo de color. La temperatura es de 25º C y rodamos rápido, pero pronto llega la noche y debemos acampar.

Hace frío. La hoguera no sólo nos proporciona luz, su calor es muy bien recibido y siempre hay alguien calen-

A lo largo de cientos de kilómetros seguiremos el oleoducto que lleva el petróleo desde el interior hasta la costa.

En esta ruta no se debe olvidar que el desierto es el que marca las reglas

tándose las manos dentro del desenfreno que supone montar el campamento. Se dice pronto, 76 kilómetros recorridos en 12 horas... teniendo en cuenta que los últimos 31 han sido de pista, sendero o llanura.

Nada más levantarnos, nos dirigimos a las brasas del fuego. Hay que avivarlo, ya que la temperatura es de 5º C y el frío ralentiza las tareas de la mañana. Pero poco a poco recogemos el campamento... no sin antes descubrir dos escorpiones debajo de la tienda de campaña.

Camino de El-Borma

De nuevo avanzamos por interminables cordones de dunas. Nuestro objetivo es la pista que conduce a El-Borma. En medio de una gran llanura, localizamos un pozo donde un padre y su hijo llenan de agua unas viejas cámaras de camión y dan de beber a sus camellos. Sus facciones duras y curtidas por el sol nos reciben con una sonrisa, mientras continúan con sus tareas. Abandonamos el lugar 'encogidos' ante aquellas gentes capaces de sobrevivir en un medio sumamente hostil.

El día avanza y constantemente consultamos los mapas. El ritmo sigue siendo lento y las dificultades continúan, pero al fin localizamos un símbolo de la civilización. Semienterrada, la "Pipe Line" (tubería de petróleo) recorre el desierto abandonada al capricho de la arena. Ahora se ve, ahora no se ve...

LA LEY DEL DESIERTO

En condiciones extremas, podemos consumir hasta siete litros de agua por persona y día.

El vehículo, su equipo y una logística adecuada marcan la diferencia entre el éxito y el fracaso en una región tan hostil como el Gran Sur. Antes de iniciar la travesía, se debe verificar cada apartado de forma minuciosa, pero antes de partir hay que estar seguro de que el grupo humano es homogéneo, tiene el mismo objetivo y es capaz de afrontar las situaciones conflictivas con calma, decisión y en conjunto.

Durante el viaje, tan sólo dispondremos de nuestros propios recursos. Recambios, herramientas, primeros auxilios, combustible, alimentos y agua no pueden faltar en ningún momento y, además, debemos completar el equipo con GPS, ordenador, planos digitalizados, radio

A la hora de acampar, hay que tener muy en cuenta que no estamos solos.

CB y, por supuesto, un par de teléfonos vía satélite.

El desierto es un mundo prácticamente estéril, donde la vida se reduce a la mínima expresión. Sin embargo, rara es la ocasión en la que, en el momento de levantar el campamento, no aparece debajo de las tiendas de campaña algún escorpión.

Las tormentas de viento son muy frecuentes, con una gran cantidad de polvo y arena en suspensión que se meten por cualquier sitio. Las cámaras fotográficas y los ojos son presas fáciles para el desierto. No hay que olvidar nunca las gafas tipo esquiador y los sueros oftalmológicos.

Por último, recordar que la humedad es bajísima y el cuerpo humano en estas condiciones pierde más agua de lo normal, pudiendo llegar a necesitar reponer hasta siete litros por persona y día.

El agua es un bien escaso cuyo valor sólo se lo damos cuando no disponemos de él.

Obtener un poco de agua exige a los escasos habitantes de estos parajes un arduo trabajo .

Inmersos en un paisaje estéril y solitario, el entendimiento entre todos los miembros del grupo es fundamental.

ETAPAS A SEGUIR

Etapa 1	Douz	Cámping 1	142 km (62 km de dunas)
Etapa 2	Cámping 1	Cámping 2	76 km (45 km de dunas)
Etapa 3	Cámping 2	Cámping 3	90 km (63 km de dunas)
Etapa 4	Cámping 3	Ksar Ghilane	238 km
TOTAL			**546 km**

TÚNEZ Waypoints

NUM	LATITUD	LONGITUD	DESCRIPCIÓN
1	33 27,9800	9 01,4300	
2	33 27,1800	9 01,5100	Cámping
3	33 24,0100	9 00,5400	
4	33 15,9000	9 14,6000	
5	33 09,2900	9 09,2500	
6	33 06,1700	9 03,6400	Arco
7	33 00,8300	9 07,1600	Dunas
8	32 54,4000	9 08,8500	
10	32 52,3400	9 10,4000	
11	32 50,9200	9 10,1300	
12	32 50,1600	9 09,9300	
13	32 48,9200	9 09,1000	
14	32 47,4800	9 08,5800	
15	32 46,3000	9 08,1500	
16	32 45,0000	9 07,3700	
17	32 43,5200	9 06,1800	
18	32 42,8900	9 05,8300	
19	32 41,0100	9 05,1500	
20	32 39,5400	9 05,0900	
21	32 37,8500	9 04,7400	
22	32 36,9200	9 05,4400	
23	32 35,5800	9 06,5400	
24	32 35,6300	9 07,4800	
25	32 36,0200	9 07,8200	
26	32 34,5100	9 08,7400	
27	32 34,3100	9 09,1000	
28	32 33,8800	9 09,6100	
29	32 32,7700	9 09,5900	
30	32 32,6000	9 09,9500	
31	32 31,8500	9 11,3200	
32	32 29,8200	9 12,7000	
33	32 29,1100	9 13,5200	
34	32 28,9200	9 13,9100	
35	32 28,8500	9 15,0000	
36	32 27,3600	9 14,6900	
37	32 25,8300	9 15,4700	Bir Aouine
38	32 20,0000	9 21,7000	
39	32 13,0200	9 22,9600	
40	32 09,9100	9 23,8900	
41	32 05,3100	9 25,3400	
42	32 03,4600	9 25,5300	Pozo
43	31 54,7800	9 30,0000	
44	31 51,6700	9 32,3400	
45	31 50,8500	9 32,2200	Tubería
46	31 48,7900	9 29,7400	
47	31 48,2400	9 29,7200	
48	31 45,6700	9 27,4600	Pista
49	31 42,6200	9 21,7200	
50	31 42,0100	9 15,4200	Control
51	31 41,4500	9 12,5700	Gasolinera
52	31 41,3700	9 45,3300	Cruce
53	32 29,7900	9 41,0000	Gendarmería
54	32 14,2600	9 42,4700	Pozo
55	32 54,6200	9 45,0000	Desvío Ksar
56	32 59,3000	9 38,3000	Pansea

La noche se acerca y nosotros apretamos el acelerador intentando llegar a esa raya del mapa que indica la presencia de una pista.

Con el sol oculto en el horizonte, la localizamos. Nos detenemos llenos de júbilo, llevamos tres días dentro de las dunas y hemos completado el recorrido previsto. Ponemos, ya con las luces encendidas, rumbo a El-Borma, pero nos detenemos a 20 kilómetros para acampar, perdidos de nuevo entre las dunas. El recorrido del día ha sido de 90 kilómetros, pese a ser al que más horas hemos dedicado al volante.

El consumo de combustible durante estos tres días ha sido increíble, ninguno de los coches ha bajado de los 40 litros a los 100.

Nos levantamos un poco más tarde que el resto de los días y nos tomamos las cosas con más tranquilidad. El-Borma es una estación petrolera con estética a lo 'Mad-Max'. Al entrar, nos piden la autorización para circular por el Sur y, aparte de poder comprar pan y combustible, no hay nada de nada. Salimos por la misma pista que entramos, primero rumbo Este y luego, Norte.

Atrás quedan el desierto de arena fina, las dunas y el viento. Por delante, ya sólo el desierto de estepa grisáceo donde crecen la retama y el tamarisco. Kilómetros y kilómetros de rectas donde el velocímetro supera los 100 kilómetros por hora.

Durante el recorrido, es frecuente encontrar rebaños de camellos y viajeros solitarios que avanzan plácidamente por las llanuras. Para nosotros supone todo un cambio respecto a las jornadas anteriores, que aprovechamos para rodar ligeros, aunque inmersos cada uno en una nube de polvo. Los poco más de 200 kilómetros del día nos permiten llegar después de comer a Ksar Ghilane, un espectacular oasis rodeado por dunas y que vive gracias a sus aguas termales.

Nos alojamos en el hotel Pansea, un conjunto de tiendas de campaña con aire acondicionado, baño, piscina, etc., un lujo donde reponer fuerzas y relajarse.