TT43 ruta mauritania.qxd 13/10/03 11:18 Página 68

DEL SAHARA AL CORAZÓN DE MAURITANIA

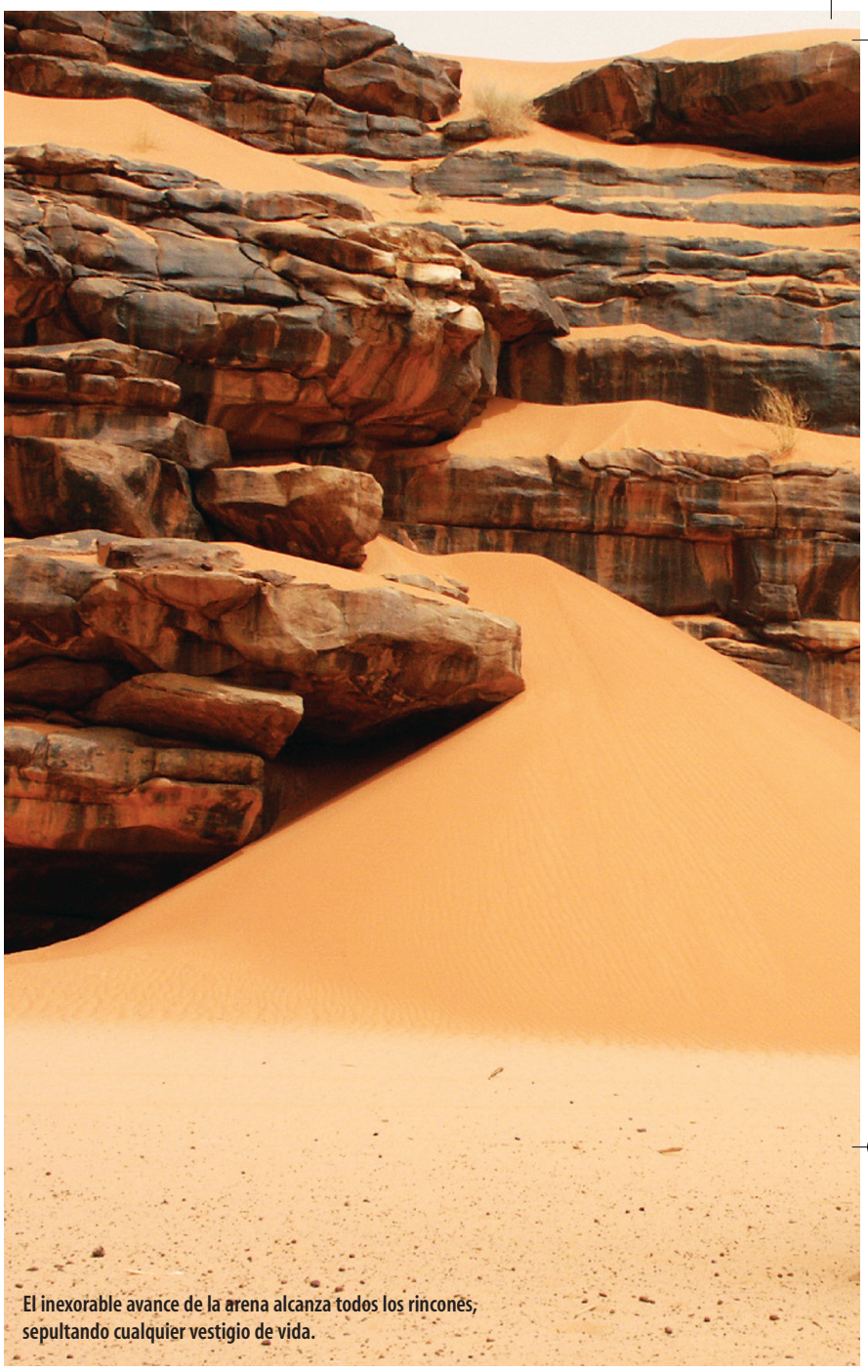
Disfrutar del desierto

Para conocer todo lo que ofrece el desierto mauritano, nada mejor que seguir la ruta que marca la vía de tren del mineral de hierro de las minas de Zouerat. Nos lleva desde Nouadibou, al noroeste de Mauritania, hasta Choum, aldea que marca un cambio de rumbo para llegar al corazón del país, Tidjikja. Durante 1.400 kilómetros de arena y sol, disfrutaremos con la paz y la luz del desierto. Además, podremos convivir con personas muy diferentes cuyo tipo de vida es muy especial.

Texto: **J.C. Ramírez** / Fotos: **L. Heras y JCR**

INESCAGOBY
XEROX
GOODYEAR
ISUZU
2056 BC
M 5468 VC

A lo largo del día, la vía férrea es ocupada en dos ocasiones por los casi dos kilómetros de longitud que tiene cada uno de los trenes que transportan el mineral de hierro.



El inexorable avance de la arena alcanza todos los rincones, sepultando cualquier vestigio de vida.

UN RETO PARA LOS WRANGLER MT/R

Asfalto, tierra, piedras y arena, mucha arena... Sin duda un reto para todos, pero especialmente para los neumáticos; una prueba de fuego superada con nota alta por los Goodyear Wrangler MT/R.

Durante los casi 1.400 Km de esta ruta, más otros 7.600 hechos para llegar a Mauritania desde España y luego volver, los neumáticos fueron sometidos al trato duro y continuo que exige esta zona del planeta Tierra.

Los serie MT/R demostraron, con su dibujo pronunciado y agresivo, su valía para rodar por todo tipo de terrenos con la máxima tracción. Su adherencia sobre asfalto (por España y Marruecos) es buena, respondiendo de forma adecuada a la dirección y a los frenos. Además, el nivel sonoro es reducido para este tipo de neumáticos y permite rodar por autopista sin problemas.

Al circular por terreno "virgen", donde avanzar es sinónimo de abrir camino, las cubiertas de Goodyear ofrecieron lo mejor de sí mismas. Eso sí, el miedo a pinchar impidió al principio bajar de forma drástica las presiones, pero poco a poco lo hicimos para que la mayor superficie de los MT/R nos ayudase a flotar. Rodamos por debajo de 1,6 kg/cm², procurando entrar en las zonas de arena más pronunciadas con inercia para evitar atascarnos. En ocasiones los cálculos fallaron y nos quedamos atrapados, pero bajar más la presión significaría tener que subirla luego en las zonas de piedras. Así que decidimos adoptar un punto intermedio, rodamos un poco altos de presión para ir por arena y un poco bajos cuando llegamos a las zonas de piedra. De todas formas, no nos quedó más remedio que bajar de 1 kg/cm² en algunas zonas.

Para bien de todos, los Wrangler MT/R cumplieron... y eso que no se lo pusimos fácil.

Somos ocho personas y cuatro vehículos todoterreno los que vamos a llevar a cabo esta ruta. Hemos llegado desde España siguiendo las indicaciones de todo lo concerniente a los preparativos y la logística según lo explicado en el número 41 de esta revista, TodoTerreno Magazín.

Nuestra aventura comienza en Marruecos (Motel Barbas), a sólo 70 kilómetros de la frontera y pensamos llegar hasta Tidjikja después de recorrer 1.400 kilómetros llenos de aventura, desierto y convivencia con las gentes del lugar durante cinco días.

Comenzamos. Estamos en una inmensa llanura donde cada uno de los vehículos escoge su propio camino; eso sí, estamos intercomunicados. Poco a poco vamos girando hacia el este y nos aproximamos a la vía del tren de mineral de hierro, que nos sirve de perfecta referencia. La tarde nos ofrece unos últimos rayos de luz que apuramos al máximo. Nos encontramos entre pequeños montículos de arena, rodeados de espinosas acacias aquí y allí.

La noche comienza a debilitar al sol, que inicia su repliegue por el horizonte, así que no tenemos más remedio que buscar un sitio donde acampar. Atrás quedan unos cuantos atascos en la arena, las fronteras marroquí y mauritana y un recorrido por "tierra de nadie".

El sol sale por el horizonte: comienza nuestro segundo día de ruta. Nos levantamos en medio de una calma total. No hace viento y no se oye el más mínimo ruido. Amanecer en el desierto es la paz en estado puro, la tranquilidad absoluta. Sin embargo, en esta ocasión un zumbido que avanza hacia nosotros nos llama la atención. Nos encontramos a tres o cuatro kilómetros de la vía del tren. A lo largo de más de 600 kiló-

El rumbo de la vía férrea nos sirve durante buena parte del recorrido

metros, uno de los ferrocarriles más largos del mundo transporta el mineral de hierro que se extrae de las minas de Zouerat con destino al puerto de Nouadibou. Con casi dos kilómetros de vagones y un peso descomunal, la locomotora de origen ruso avanza sin cesar por el desierto mauritano, anunciando su paso con el martilleo constante que provocan sus ruedas sobre las vías.

Detenemos nuestra actividad matinal para contemplar cómo el gigante mecánico desaparece lentamente en la lejanía. Poco a poco levantamos el campamento, de la misma forma que el sol lo hace en el horizonte. La temperatura es agradable, pero rápidamente alcanzamos los 30 grados.

Rodamos paralelos a la vía, siguiendo las llanuras a nuestro criterio. En ocasiones enlazamos tramos de pistas que más tarde o más temprano abandonamos. El terreno es arenoso y, aunque encontramos algún tramo de piedras que nos obliga a reducir el ritmo, con frecuencia alcanzamos los 100 kilómetros por hora. A pesar del peso que llevamos y gracias a unas suspensiones firmes, avanzamos por las pistas a buen ritmo, convirtiendo la conducción en todo un placer.

A lo largo de la vía encontramos varios poblados que sobreviven gracias al mantenimiento de la misma; comunicarnos con sus gentes siempre es interesante y enriquecedor. >

Los vehículos todoterreno locales suelen ser de tipo pick up para así poder combinar con facilidad el transporte de personas y mercancías.

LLEGAMOS A LA FRONTERA DE MAURITANIA

Si partimos desde el marroquí Motel Barbas (lugar al que ya explicamos cómo llegar desde España en el número 41 de TT Magazín), estamos a sólo 70 kilómetros de la frontera de Mauritania. Una vez en ella, iniciamos en una deteriorada caseta los trámites de salida del vehículo, presentando el documento que nos han facilitado en la aduana de entrada, en nuestro caso en Ceuta. Todo el proceso es a mano y requiere una buena dosis de paciencia.

A continuación, pasamos a una segunda caseta, en la que la Gendarmería Royal nos sella el pasaporte y nos autoriza la salida del país. Tardamos casi dos horas en pasar los cuatro vehículos y ocho personas que componíamos la expedición por la aduana marroquí.

Ya concluidos los trámite de rigor, avanzamos por una corta pista asfaltada hasta que no nos queda más remedio que detenernos en un control militar. Éste tiene una pequeña fortificación situada en una colina próxima a la carretera. Los militares comprueban nuestros documentos y acto seguido retiran una cadena de pinchos que da paso a una pista de arena. Nos adentramos en la "tierra de nadie".

Los paisajes son espectaculares, pero salir de la pista nos intranquiliza por la posible existencia de minas. Nadie afirma oficialmente que las haya, pero se oyen comentarios al respecto. Al no haber necesidad de abandonar la pista salvo la simple curiosidad, nosotros no vamos a realizar indagaciones de este calibre.

Durante el trayecto y como no podía ser de otra forma, nos encontramos con un turismo atascado en la arena (un Renault 21). Solidaridad obliga; así que lo liberamos y seguimos nuestro camino.

Un letrero en francés y escrito a mano nos indica que hay que seguir por la pista de la derecha para realizar las formalidades aduaneras mauritanas.

Rodamos ahora por una pista que en tiempos estuvo asfaltada, pero en la actualidad se encuentra destrozada. Eso sí, sigue realizando su función y nadie la abandona. A la izquierda divisamos el esqueleto de lo que fue un vehículo... ¿las minas?

Muy próxima se encuentra una traviesa ferroviaria clavada en la arena, es la frontera de Mauritania. A su lado hay un refugio de piedra cuya reducida altura nos obliga a agacharnos. Nos reciben dos militares que ojean nuestros pasaportes y nos indican que continuemos hasta una caseta de madera totalmente destartalada. Como llevamos el visado desde España, los trámites se reducen a pagar una tasa de entrada en el país (10 euros por persona) y sellar el pasaporte. Aún así, el proceso es lento.

A 100 metros se encuentra otra caseta en la que realizamos la importación temporal del vehículo; de nuevo hay que recurrir a una buena dosis de paciencia.

Con todos los papeles en regla y con la sensación de que ya estamos en algún sitio, hemos abandonado la "tierra de nadie". Continuamos nuestra ruta por la descuidada pista de arena con pegotes de asfalto.

Durante más de una hora rodamos lentamente por un insólito e inhóspito paraje. A medio camino nos encontramos con los ocupantes de un Mercedes, que gracias a alguna artimaña pasaron rápidamente la frontera. Su vehículo tipo turismo permanece inmóvil, chorreando aceite por el cárter. No es el único en sufrir la dureza de la pista. En el último control estuvimos hablando con un marroquí que había pinchado tres ruedas de su Peugeot.

Avanzamos hacia Nouadibou después de cruzar la vía del tren que transporta el mineral de hierro desde el interior del país. Nos detenemos en un control militar y en él nos espera un 'logista', nombre que utilizan por allí para las personas que ayudan a realizar cualquier trámite administrativo... a cambio de una propina, por supuesto.

Desde el puesto fronterizo avisan vía móvil de la presencia de turistas y aventureros que imperativamente deben cambiar moneda y realizar un seguro para el vehículo. La carta verde no tiene validez en Mauritania. Es un 'impuesto extra', pero si vas con prisa es lo mejor para agilizar los trámites.

TT43 ruta mauritania.qxd 13/10/03 11:41 Página 72

Los nómadas del desierto transportan los enseres indispensables para vivir día a día.

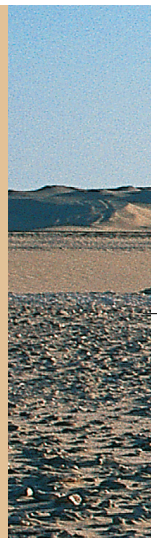
ASÍ ES **CHINGUETTI**

Transcurridos unos 800 kilómetros de nuestra ruta, llegamos a Chinguetti, la séptima ciudad santa del Islam. Durante siglos fue una destacada población, pero hoy día no es más que un vestigio del pasado; el desierto avanza implacable cubriendo las casas de piedra.
La mezquita, centro religioso y político de una extensa área de terreno, se reduce a un torreón de piedra que observa cómo el paso de los años consume los restos de la que un día fue un próspero núcleo comercial, gracias a las caravanas de camellos.
Entre los muros de sus construcciones todavía se pueden encontrar algunos restos de las famosas bibliotecas que en su día concentraron el saber de los pueblos del Sahara. Visitando alguno de los 'museos' podemos observar los enseres y útiles que antaño formaban parte de la vida cotidiana del lugar.

A lo largo del viaje, podemos visitar varias zonas donde las pinturas rupestres nos recuerdan los orígenes de la vida en la Tierra.

LAS CIFRAS DEL **RECORRIDO**

- **DISTANCIA DE LA RUTA**
  1.360 kilómetros
- **CONSUMO DE COMBUSTIBLE**
  Alrededor de 18 litros/100 km, con puntas de 25 litros
- **CONSUMO DE AGUA**
  Cinco litros por persona y día
- **DURACIÓN Y HORAS AL VOLANTE**
  5 días y una media de 10 al día
- **DISTANCIA MÁX. SIN REPOSTAR**
  630 kilómetros
- **TIEMPO ESTIMADO SIN APROVISIONAMIENTO DE AGUA**
  3 días, máximo



El calor se hace manifiesto a medida que avanza el día, paramos para beber agua y a lo lejos divisamos dos Toyota Hilux que se dirigen hacia nosotros. Alguien dijo que el mundo es un pañuelo y sin duda dijo bien. Se trata de un grupo de mauritanos que acompañan a dos españoles, Juan Carlos y Manuel, que realizan trabajos geológicos dentro del Programa de Ayuda que presta España al pueblo mauritano. La acogida que nos dispensaron no pudo ser mejor y nos invitaron a pasar la tarde en la aldea de Inal, donde la Cooperación Española tenía una "casa". Allí conocimos a Amehd, mauritano que estudió en nuestro país y que está casado con una española que trabaja para la citada entidad. Amehd organiza viajes de todo tipo por el país. Aprovechamos la ocasión para visitar la escuela de la aldea y entregamos un buen lote de material escolar.

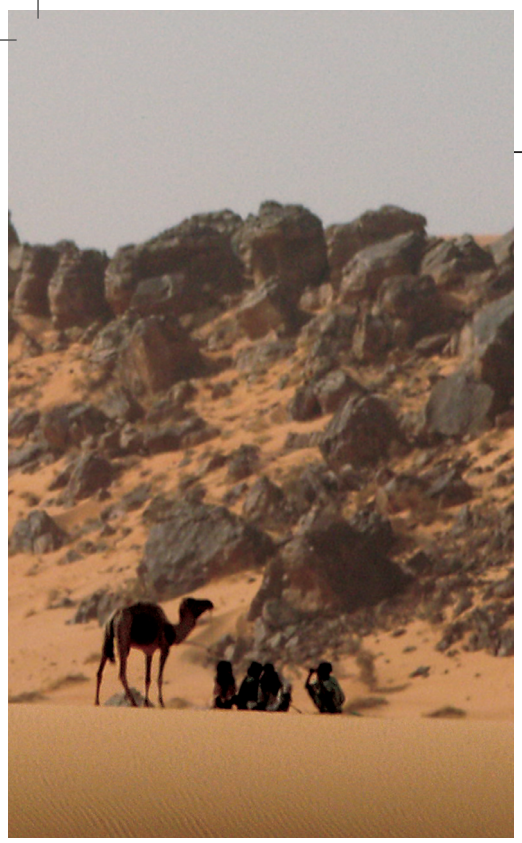
Para nuestros amigos españoles, nuestra visita supuso un día de fiesta y nos invitaron a pasar la noche y a compartir una cena preparada por el cocinero de Amehd. Mientras sacrificaban una cabra recién adquirida en la aldea, nos presentaron al responsable de la población, que nos agradeció el material entregado en la escuela. Por cierto, hablaba algo de castellano que había aprendido cuando el Sahara Occidental era español.

Al día siguiente (el tercero), atravesamos dos zonas de arena naranja que parecían praderas, nada de dunas, simplemente ondulaciones del terreno donde se podía rodar a toda velocidad.Pararse a realizar una foto supuso hundirse en la arena, utilizar el cabrestante, perder mucho tiempo y pasar mucho calor.

Bien aprendida la lección, rodamos como si nos persiguiera nuestro peor enemigo; cuanto más deprisa, mejor.

A media mañana nos detenemos a repostar y de nuevo visitamos varias escuelas, a cual más sencilla y humilde, pero siempre muy interesantes, y continuamos nuestra entrega de material. Bajo un calor intenso de 37º C y en medio de una tormenta de arena, cruzamos la vía para acercarnos a un "monolito de piedra" de grandes proporciones. Volvemos a la vía por el mismo camino.

Poco a poco nos adentramos en una zona de acacias que anuncian la población de Choum. Hay que tener en cuenta que en este lugar se puede obtener gasóleo de barril, como la cerveza, pero nada más. Se trata de la aldea más grande que hay desde Nouadibou hasta Atar. En Choum cambiamos nuestro rumbo y nos dirigimos al sur. Entre



ASÍ ES **NOUADIBOU**

A los 60 kilómetros de la frontera marroquí se encuentra Nouadibou, una población que vive de la pesca y del tren de mineral de hierro. No dispone de edificios altos ni de un hospital en condiciones. Las casas son muy humildes y tan sólo podemos contar con servicios básicos, soldadura, algún recambio generalista y varias gasolineras. Gracias a la brisa permanente del mar, la temperatura es soportable, pero sólo nos detenemos para lo imprescindible: cambio de moneda, tramitación del seguro y repostaje de agua y gasóleo. Salimos de Nouadibou por la misma pista que tomamos a la entrada, paralelos a la vía del tren llegamos al último control militar que pasamos horas antes y continuamos próximos al mar.

Hay que prever una autonomía de combustible y agua de 800 kilómetros

acacias avanzamos por una pista bien marcada. El paisaje es diferente al de los días anteriores. A nuestra izquierda, una gran pared de piedra rompe la visión de las llanuras precedentes.

Continuamos rodando rápido y en nuestro camino encontramos las primeras chozas de paja de nuestro recorrido. Avanzamos por un "oued" (o río de arena) naranja con vegetación dispersa que nos lleva a una pequeña aldea. Las casas son de paja y algunas de chapa.

Continuamos la marcha después de subir a la meseta que llevábamos a nuestra izquierda y nos dirigimos a Atar, donde repostamos combustible, agua y pan. Llevamos más de 600 kilómetros y nuestros depósitos lo notan.

Nosotros continuamos el recorrido por carretera, pero nos desviamos en una veintena de kilómetros en dirección al oasis de Terjit. En el desvío pasamos un control militar y lo mismo tuvimos que hacer a la salida de Atar. En cada uno de ellos entregamos una lista con todos nuestros datos y los de los vehículos, facilitando en gran medida los trámites burocráticos. Durante unos kilómetros avanzamos por una pista rodeada de acacias muy similar a las que encontramos en Marruecos.

Entre montañas de piedra negra se encuentra Terjit, pequeño oasis donde viven un reducido número de personas en chozas de paja. Llegamos de noche y aunque es posible dormir en un cámping dentro del palmeral, preferimos acampar fuera, en la arena.

El calor es intenso: durante el día superamos los 42º C y con el sol ocultándose en el horizonte nos >

PENSANDO EN LOS DEMÁS

A lo largo de nuestro recorrido, llegamos a pequeñas aldeas muy aisladas, conjuntos de humildes edificaciones de piedra donde sobrevive una reducida población con lo mínimo, con prácticamente nada. Nos paramos en las escuelas y gracias a la ayuda de Xerox entregamos a los maestros locales cargamentos de material escolar: libros, cuadernos, bolígrafos... que, si bien nosotros podemos acceder fácilmente a ellos, constituyen un verdadero lujo en estas latitudes. Los niños, al vernos, nos rodean curiosos y expectantes ante el contenido de las cajas de material. Sólo por esto, merece la pena venir.

TT43 ruta mauritania.qxd 13/10/03 11:42 Página 74

En muchos tramos del recorrido la pista desaparece oculta bajo la arena de dunas móviles.

ASÍ ES **ATAR**

Es la población más importante del centro del país. Dispone de un aeropuerto de emergencia y comunicación por carretera con la capital. Para el viajero es de vital importancia porque permite repostar combustible e incluso cuenta con una especie de farmacia. El mercado se reduce a una veintena de puestos; en ellos se pueden encontrar hortalizas, pan y algo de carne. También hay tiendas de ultramarinos.
Desde el punto de vista mecánico, su dotación se reduce a soldadura básica y la reparación de un posible pinchazo. Es una población muy conocida porque el Dakar suele hacer escala en ella.

mantenemos por encima de los 35º C. En la oscuridad de la noche se atasca uno de los vehículos en una zona de arena y también el que se acercó para tirar de él. Al final, ambos salen de sus respectivos atascos por sus propios medios, después de bajar a "0" kg/cm^2 la presión de las ruedas. ¡Increíble!

Bajo la luz de las linternas montamos el campamento... con ducha incluida; sin duda todo un lujo después de un intenso día de calor, kilómetros y arena.

Comienza nuestro cuarto día de ruta. Nos levantamos temprano y, provistos de agua, iniciamos una caminata por el oasis; es pequeño y en su interior hay dos pozas de agua que alimentan un reguero que recorre el palmeral. Las paredes de piedra rezuman agua, goteando como si estuviera lloviendo. Nos preguntamos de dónde procede el preciado líquido, ya que alrededor tan sólo hay cientos de kilómetros de desierto.

De nuevo ponemos rumbo a Atar, donde volvemos a repostar agua, pan y gasóleo. Por una pista recta y ancha nos dirigimos a Chinguetti, pero antes nos detenemos a ver unas pinturas rupestres.

De nuevo en la pista, rodamos a toda velocidad. Comemos en un albergue de Chinguetti y aprovechamos para descansar unas horas. Esta ciudad está dividida en dos por un impresionante río de arena en el cual conducir es todo un placer. Por él salimos con los últimos rayos del día, tratando de avanzar todo lo posible, pero la arena nos atrapa y nos recuerda que en el desierto hay que tomarse las cosas con calma.

Sin apenas luz, instalamos el campamento entre dos dunas, tratando de protegernos de un viento que por primera vez nos dejó tranquilos. La ducha es imperdonable, uno tras otro vamos pasando debajo del pequeño grifo de agua, un bien escaso en estas latitudes.

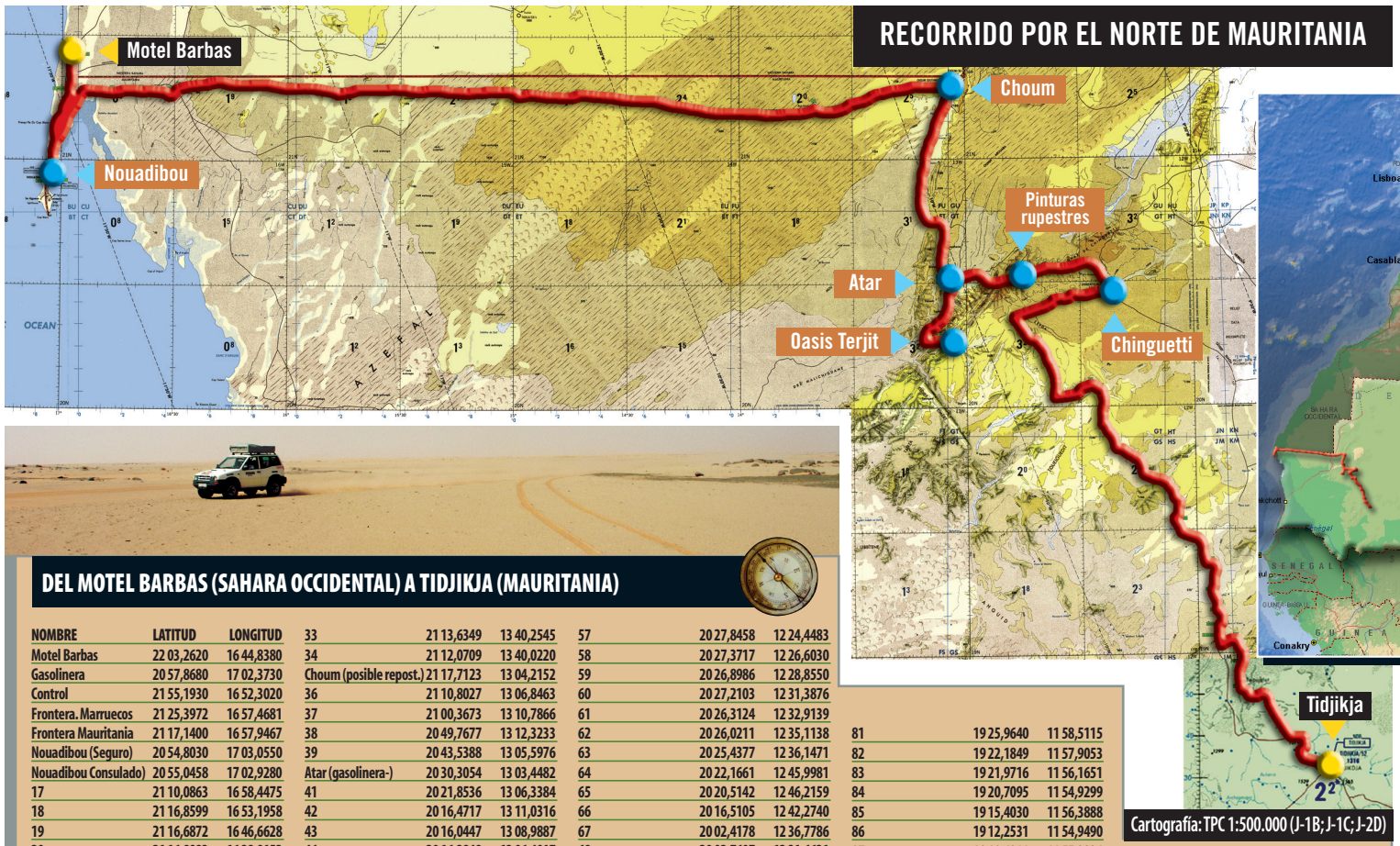
Contemplar las estrellas en el desierto acompañados por la luz de una hoguera es un placer que hay que saber apreciar. Nosotros ya le hemos cogido el gusto y en esta ocasión además no permitimos ver las fotos digitales que ha hecho Luis en la pantalla del ordenador. Una noche de contrastes, la 'nada' del desierto y tecnología digital.

El día siguiente nos reserva el recorrido más extremo y radical de nuestro viaje. Desde Chinguetti hasta Tidjikja no hay una pista definida, a pesar de lo que digan los mapas. Iniciamos la jornada por el oued que traíamos la tarde anterior, tratando de rodear una zona de dunas de arena muy blanda y complicada. A pesar de todo, nos atascamos varias veces tratando de buscar el camino idóneo.

A lo lejos divisamos lo que queda de un Mitsubishi del Dakar. Se trata de un vehículo preparado por Sonauto; el desierto ha podido con él.

El camino se complica en una zona de piedras y arena, pero tenemos

RECORRIDO POR EL NORTE DE MAURITANIA



DEL MOTEL BARBAS (SAHARA OCCIDENTAL) A TIDJIKJA (MAURITANIA)

NOMBRE	LATITUD	LONGITUD
Motel Barbas	22 03,2620	16 44,8380
Gasolinera	20 57,8680	17 02,3730
Control	21 55,1930	16 52,3020
Frontera. Marruecos	21 25,3972	16 57,4681
Frontera Mauritania	21 17,1400	16 57,9467
Nouadibou (Seguro)	20 54,8030	17 03,0550
Nouadibou Consulado)	20 55,0458	17 02,9280
17	21 10,0863	16 58,4475
18	21 16,8599	16 53,1958
19	21 16,6872	16 46,6628
20	21 16,8983	16 38,9152
21	21 16,5509	16 31,3578
22	21 15,4491	16 31,2486
23	21 17,7190	16 29,0150
24	21 18,8485	16 19,6065
25	21 17,7356	15 59,5334
26	21 16,0073	15 46,3287
27	21 17,0534	15 17,9834
28	21 17,0662	14 59,9332
29	21 16,1773	14 42,8652
30	21 13,1600	14 16,7858
31	21 11,1522	13 53,2158
32	21 11,9846	13 40,7581
33	21 13,6349	13 40,2545
34	21 12,0709	13 40,0220
Choum (posible repost.)	21 17,7123	13 04,2152
36	21 10,8027	13 06,8463
37	21 00,3673	13 10,7866
38	20 49,7677	13 12,3233
39	20 43,5388	13 05,5976
Atar (gasolinera-)	20 30,3054	13 03,4482
41	20 21,8536	13 06,3384
42	20 16,4717	13 11,0316
43	20 16,0447	13 08,9887
44	20 16,3848	13 06,4017
Oasis de Terjit	20 15,2231	13 05,2456
46	20 31,1036	13 03,2045
47	20 32,1808	12 56,8939
48	20 29,8008	12 53,8489
Pinturas Rup. 1	20 32,4090	12 46,5120
Pinturas Rup. 2	20 32,0620	12 44,7260
51	20 33,4711	12 38,8114
52	20 33,7472	12 32,1177
53	20 34,7863	12 27,6090
54	20 32,3994	12 24,6682
Chinguetti	20 27,4865	12 21,9165
56	20 27,4967	12 22,5996
57	20 27,8458	12 24,4483
58	20 27,3717	12 26,6030
59	20 26,8986	12 28,8550
60	20 27,2103	12 31,3876
61	20 26,3124	12 32,9139
62	20 26,0211	12 35,1138
63	20 25,4377	12 36,1471
64	20 22,1661	12 45,9981
65	20 20,5142	12 46,2159
66	20 16,5105	12 42,2740
67	20 02,4178	12 36,7786
68	20 02,7607	12 31,6631
69	20 04,6479	12 28,6162
70	20 05,6421	12 27,4323
71	20 04,2222	12 24,6312
72	20 00,3532	12 24,1090
73	19 55,5037	12 24,2504
74	19 50,1237	12 20,8886
75	19 47,0937	12 14,9643
76	19 43,9522	12 13,9020
77	19 36,1708	12 04,2850
Ain zefra	19 32,6610	12 06,5720
79	19 29,2741	12 04,1215
80	19 27,5883	11 59,4501
81	19 25,9640	11 58,5115
82	19 22,1849	11 57,9053
83	19 21,9716	11 56,1651
84	19 20,7095	11 54,9299
85	19 15,4030	11 56,3888
86	19 12,2531	11 54,9490
87	19 10,4211	11 55,3234
88	19 09,5691	11 53,8882
89	19 07,3153	11 53,7871
Coche Dakar	19 06,9780	11 55,0000
91	19 04,5737	11 54,7112
Bajada	19 04,2580	11 55,0520
93	19 03,9789	11 54,8679
94	19 01,8087	11 54,2815
95	19 03,5790	11 50,3782
96	19 01,0810	11 49,4610
97	19 00,3747	11 48,5082
98	18 51,8831	11 49,1133
99	18 49,1728	11 46,6083
100	18 49,5150	11 45,2010
101	18 50,6366	11 43,7926
102	18 49,6833	11 42,0193
103	18 39,7718	11 35,6812
104	18 40,0304	11 33,3741
105	18 39,2469	11 31,9957
106	18 37,0169	11 32,6901
107	18 36,0702	11 33,5254
108	18 34,8210	11 32,3244
109	18 33,8447	11 28,3362
Gasolinera	18 32,9930	11 26,1580
Tidjikja	18 32,9930	11 26,1580

Los mapas 1:500.000 y 1:1.000.000 son indispensables para esta ruta

suerte y localizamos un paso en el pedregal. Exhaustos por el esfuerzo realizado bajo un sol sin piedad, nos detenemos a comer bajo dos solitarias acacias.

Continuamos por una pista que se corta aquí y allí por las dunas. Es curioso observar cómo una duna se planta en medio de la pista obligándote a dar un rodeo.

La noche nos sorprende en un inmenso arenal con muchas acacias. Rápidamente montamos el campamento, con hoguera incluida. El ritual de cada noche se repite: ducha, cena y copa; Todo en el desierto, todo un privilegio... todoterreno.

Durante la tertulia nocturna revisamos los coches o el recorrido de la próxima jornada y aprovechamos para conectar el teléfono vía satélite.

Algo más de 200 kilómetros nos separan de Tidjikja y, aunque no son muchos, nos levantamos temprano. Vamos a abordar nuestro quinto y último día de ruta.

El terreno es ahora más abierto, con tramos de pista marcados que permiten rodar ligeros. La arena sigue presente en todo el recorrido pero es más llana. Recorremos interminables ríos de arena bajo un intenso calor. La vegetación poco a poco es más frecuente; las acacias jalonan todo el recorrido y las pequeñas aldeas se suceden una tras otra. En esta parte del camino encontramos rebaños de dromedarios, cabras, asnos... e incluso vacas. A medida que nos acercamos a Tidjikja el desierto pierde fuerza, pero sigue siendo el dueño y señor de todo lo que alcanza nuestra vista.

La pista es cada vez más estable y definida, así que rodamos a toda velocidad. A media tarde llegamos a Tidjikja, que dispone de gasolinera y comunicación por asfalto con la capital. Repostamos nuestros depósitos de gasóleo y compramos agua en cantidad. Llevamos dos días desde que salimos de Chinguetti y hemos gastado mas de 20 litros de agua por coche.

La aldea de Tidjikja nos recibe con los brazos abiertos. Sus habitantes son muy hospitalarios y nosotros lo agradecemos. Como funcionan los teléfonos móviles convencionales, nos ponemos en contacto con España. Aquí termina esta impresionante ruta.

Durante los 1.400 kilómetros de recorrido, tomamos contacto con otras culturas y formas de vida.