

EL SAHARA, SIN LEYENDA NEGRA (III)

EL AAIUN: EL PUERTO ARTIFICIAL MAYOR DEL MUNDO

Antes, una provincia paupérrima

Esta España del desierto, este Sahara español, es ahora —o lo será dentro de cuatro días— una de las provincias más ricas del país. Hasta hace seis o siete años, el Sahara vivía sólo de esperanzas. Y antes, ni eso. Antes era desierto, y nada más. Una enorme extensión sin valor económico alguno. A diferencia de lo que sucede en la casi totalidad de la superficie terrestre, en las regiones desérticas, el suelo no es el elemento principal, y ni siquiera es un elemento importante de la economía local. El desierto es la negación de la vida vegetal y, por tanto, de la agricultura: es decir, la tierra del desierto no es riqueza.

Tampoco la industria pastoril, actividad tradicional y prácticamente la única que ejerce la población sahariana, estaba desarrollada, ni podría desarrollarse. La cabaña saharauí comprendía —y no ha aumentado sensiblemente en los últimos años— unos cuarenta mil dromedarios, unas treinta y cinco mil cabras y unas diez mil ovejas. El dromedario, a pesar de ser un animal advenidizo del desierto pues llegó al Sahara sólo en los primeros siglos de nuestra era, es el elemento esencial y, por consiguiente, el de mayor significación

cebas saharianos no posean la misma exquisitez y el incomparable sabor de los gallegos: son más largos y delgados, y menos jugosos. En las zonas más profundas se pescan merlucidos y otras apreciadas especies, como las corvinas y los atunes canarios. En este mismo litoral, entre Villa Cisneros y Güera, el Sahara reserva una extraordinaria sorpresa al visitante: allí, existe una colonia de leones marinos, que es lo último que podía imaginar encontrarse en el «Gran Desierto». Centenares de cabezas de pinnípedos de esta especie viven afincados en aquel lugar de la costa agrupada, al parecer desde tiempos remotos (los primeros exploradores de la zona dieron noticia de los leones marinos y señalaron que los nativos no sentían curiosidad alguna por ellos, y que los conocían desde siempre) y no se han podido determinar todavía las razones que expliquen cómo esos animales hayan aparecido en aquellas latitudes tan poco propicias a la fauna polar... Misterios del singularísimo mundo del desierto.

Sobre la actividad pesquera del Sahara dispongo de datos que se refieren al año 1963, pero no creo que las variaciones de estos últimos años desvirtúen el significado de las cifras: la pesca capturada ante las costas saharianas por las flotas canaria y peninsular, y desembarcada en los puertos

canzan una pureza no superior al 65 por ciento. Según los planes de explotación actualmente previstos, las minas de Bu-Craa permitirán a España producir unos diez millones de toneladas de fosfatos anuales, es decir, que España se situará, en un brevísimo plazo, al mismo nivel que Marruecos, que es el tercer país del mundo productor de fosfatos. La tierra, todos lo saben, ha envejecido y es siempre menos fecunda, y pronto llegaría a ser estéril si el hombre no dispusiera de medios para regenerarla. Y precisamente el fosfato es un elemento indispensable para mantener esa fertilidad. Es comprensible, por ello, que un yacimiento de fosfatos con un potencial tan alto como el de Bu-Craa constituya una fuente importantísima de riqueza.

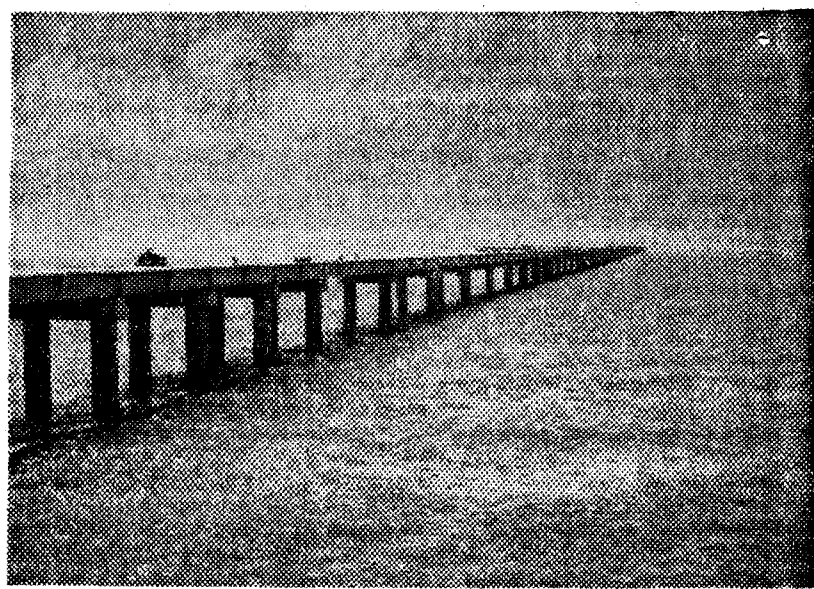
Así, de golpe y porrazo, la provincia española del Sahara, que era la más pobre hasta hace poco, se ha transformado en una de las zonas más prometedoras e interesantes del territorio nacional.

Lógicamente, la explotación del yacimiento de Bu-Craa requiere una infraestructura compleja y costosa: hasta el momento, la empresa «Fosbucraa», creada por el Instituto Nacional de Industria, lleva invertidos dos mil millones de pesetas en maquinaria e instalaciones. Entre otros, dos problemas principales se plantearon al momento de programar la explotación del yacimiento: primero, el del transporte del fosfato desde Bu-Craa hasta el litoral, distancia alrededor de los cien kilómetros. Y, en segundo lugar, el problema de falta de puertos en la costa del sector norte de la provincia.

Cien kilómetros de cinta transportadora

Por lo que se refiere al transporte, los técnicos estudiaron a fondo los tres sistemas viables: ferrocarril, carretera y cinta transportadora. Me decía en El Aaiún el ingeniero don Francisco Rubio, de la «Empresa Nacional Minera del Sahara», que se decidió adoptar la tercera solución por la rentabilidad que este sistema garantiza, pero que fue necesario vencer los lógicos tubos que el proyecto de la cinta transportadora, técnicamente tan atrevido, suscitaba en el ánimo de todos. No se había construido jamás una cinta de cien kilómetros de longitud y, por consiguiente, no se contaba con experiencias sobre los problemas que la mastodóntica obra iba a plantear. Sin embargo, tras ponderados estudios, la construcción quedó encomendada a las empresas alemanas «Krupp» y «Kloster-Humboldt», encargadas también de la instalación de las plantas de tratamiento y almacenaje de los fosfatos situadas a orillas del mar, a unos treinta kilómetros de El Aaiún. Todo este complejo de obras está actualmente en avanzada fase de realización. Bu-Craa, que hasta hace poco era sólo un lugar anónimo en el desierto, se ha transformado en un pujante centro urbano y minero, unido a El Aaiún por carretera asfaltada, dotado de todos los servicios necesarios para quienes allí viven y trabajan, auténtico oasis artificial, demostración palpable de la potencia del hombre sobre la naturaleza.

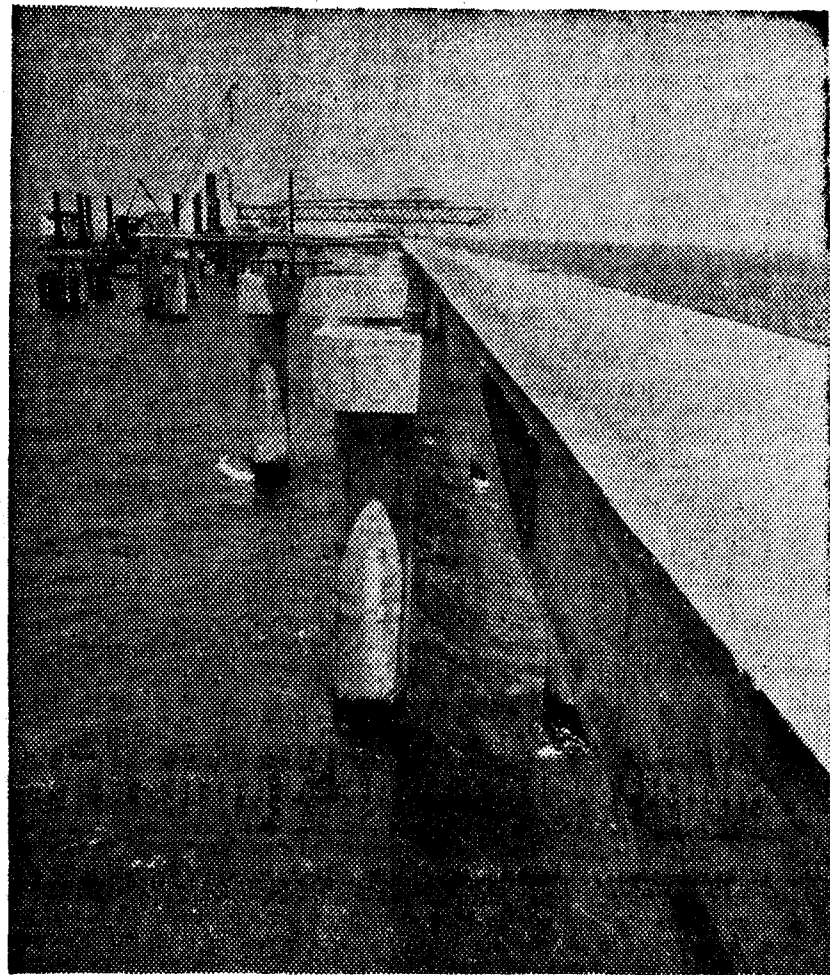
La cinta transportadora partirá desde el yacimiento y depositará el material en el silo de fosfato en bruto, en la zona del puerto de embarque: un trayecto, como ya hemos dicho, de unos cien kilómetros a través del desierto. Se trata de una cinta de goma, que lleva un chasis de acero en su interior. Esta cinta circula sobre grupos de tres rodillos metálicos, dos laterales en posición oblicua y uno de base, que están sostenidos a la altura conveniente por unas estructuras férricas. Desde la estación de machaqueo de Bu-Craa hasta el depósito de material bruto, la cinta transportadora transitará por diez estaciones de control, dotadas todas ellas de un sistema de televisión en circuito cerrado con un alcance de cinco kilómetros en una y otra dirección de la cinta, por lo cual todo el recorrido del material estará visualmente controlado por los técnicos que intervendrán cuando cualquier anomalía interfiera el desarrollo del



La larga «autopista» sobre el mar que conduce al mayor puerto artificial del mundo



Los dromedarios, única riqueza tradicional de los saharauíes



Montaje de una de las cinco máquinas cargadoras en una de las secciones del embarcadero

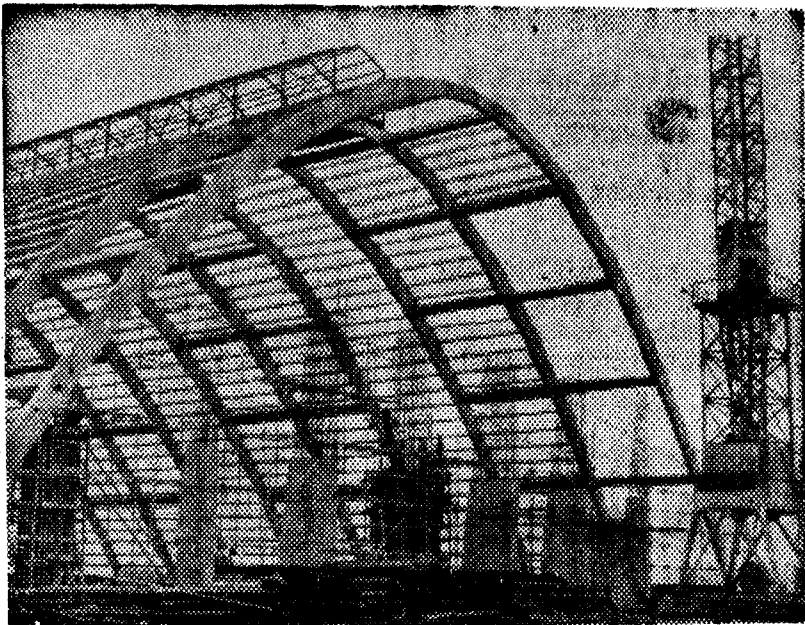
económica en la sociedad indígena. Es la única fuente de riqueza del saharauí, puesto que le proporciona casi todo lo que precisa la vida, tan tristemente austera, de los hombres del desierto: carne para su sustento, leche de la hembra, piel para fabricar odres, pelo para tejer las tiendas, estiércol para encender el fuego. El patrimonio de la familia saharauí se calcula por el número de estos rumiantes que posee. Cierta producción de sal en Villa Cisneros —unas dos mil quinientas toneladas anuales, suficientes para cubrir las exigencias del mercado local y de los países colindantes—, el reducido comercio interior y unas exportaciones insignificantes —pieles para Canarias y dromedarios para las islas de Fuerteventura y Gran Canaria— completan el cuadro, un tanto desolador, de la economía sahariana.

Animales polares

Tampoco el subsuelo del desierto español parecía ser generoso. Se descubrió cierta cantidad de hierro en la región de Agracha, al este-sureste de Villa Cisneros, pero aquel mineral llevaba un porcentaje tan elevado de alúmina y de óxido de titanio que no permitía el tratamiento del hierro directamente en los altos hornos. Por otra parte, se desarrolló una amplia labor de investigación con la esperanza de localizar eventuales yacimientos de hidrocarburos. Once compañías internacionales petrolíferas, con capital norteamericano mayoritario, obtuvieron concesiones de prospección sobre un área de unos cien mil kilómetros cuadrados. Pero en 1964, el sondeo más activo, situado en Anech, a ciento cincuenta kilómetros al oeste de El Aaiún, no había dado más resultado que la localización de unas simples infiltraciones.

En realidad, el recurso económico más importante del Sahara era la pesca. La costa atlántica africana situada frente a Canarias se prolonga mediante una dilatada plataforma continental que constituye una extensión marina entre las más privilegiadas del Atlántico por la abundancia de su fauna, debida a la concurrencia de factores biológicos y, principalmente, a la gran riqueza de «plancton». Sobre todo frente al litoral comprendido entre Cabo Bojador y Güera, la riqueza ictiológica es extraordinaria y la actividad pesquera intensísima. Operan en la zona, junto a las flotillas españolas —pesqueros canarios, gallegos y cántabros—, embarcaciones de las más diversas nacionalidades: italianas, francesas, soviéticas, japonesas... Abundan los crustáceos, especialmente la langosta, que se reproduce magníficamente gracias a las favorables condiciones del fondo rocoso. Los peces no son en el Sahara un «artículo de lujo» como en la Península: cuestan veinte pesetas el kilo, o poco más. Es una pena que los per-

africanos (Güera, Villa Cisneros y El Aaiún), ascendió aquel año a dos millones de kilogramos, por un valor de diecisiete millones de pesetas. Estas cifras, de todos modos, reflejan sólo una parte muy reducida de las capturas, porque casi toda la pesca del mar del Sahara va destinada a Canarias, donde se prepara el pescado en conserva o salazón. Especialmente la corvina que, una vez salada, se exporta a los países de color, donde esta especie es uno de los alimentos básicos, lo que es exactamente lo contrario de lo que sucede en la provincia española: el pescado, de cualquier especie que



Una fase de la construcción del gran silo de fosfatos delante del embarcadero

sea, es prácticamente desconocido por los saharauíes.

El gran yacimiento de fosfatos en Bu-Craa

Ahora bien, a pesar del recurso de la pesca, el Sahara era, económicamente, muy poca cosa. Pero, en un momento dado, la situación cambió radicalmente. Hacia 1964, como decía, los geólogos españoles descubrieron en la zona de Bu-Craa, a ochenta y tantos kilómetros de El Aaiún, hacia el interior, un yacimiento de fosfatos, quizás el más rico del mundo. Aquellos fosfatos resultaron ser de óptima calidad, con un índice de pureza que oscila entre el 67 y el 72 por ciento. Se trata de un índice elevadísimo: los fosfatos de Marruecos, una de las potencias mundiales del sector, al-

transporte. Desde el depósito de material bruto, el fosfato pasará, por medio de otra cinta transportadora, a la planta de tratado y de allí, siempre con el mismo sistema, a un enorme depósito, una construcción de proporciones gigantescas pero de líneas arquitectónicas ágiles y armoniosas, que surge a la misma orilla del mar, frente al embarcadero.

El puerto: obra de trascendencia mundial

El litoral sahariano es casi rectilíneo, sin buenos abrigos naturales. La costa es, en general, acantilada, de taludes verticales, de escaso fondo y de fuertes rompiente. Vista desde el aire, tiene el aspecto de una plataforma cortada a pico: en muchos puntos, su base, lavada por las aguas, se encuen-

bastante más metida en tierra que lo correspondiente a su borde superior. La costa es, además, muy peligrosa para la navegación por causa de las brumas y neblinas que la ocultan. Estuve recorriendo aquel litoral hacia el atardecer, cuando la marea está baja y el «jeep» puede recorrer kilómetros y kilómetros sobre la arena húmeda de la orilla, que es como una larguísima autopista. Y pude ver varios cascos de barcos que quedaron encallados en el peligroso litoral. En el sector norte, la costa no ofrece refugio alguno, como no sea el leve engolfamiento en la playa de El Aaiún, que proporciona un pequeño abrigo a cuyo amparo se efectúan las operaciones de embarque y desembarque con medios anfibios, porque las embarcaciones, incluso las de pequeño tonelaje, no pueden acercarse a tierra por cuanto el fondo, cerca de la costa, es muy bajo.

Para la exportación del fosfato, naturalmente, era necesario disponer de un cómodo punto de atraque para los grandes buques de carga. Por lo tanto, a mediados de 1967, se emprendió la construcción de un embarcadero artificial, que iba a ser el mayor del mundo. La imponente obra civil se terminó en menos de dos años: tres kilómetros y pico mar adentro, donde el calado alcanza dieciocho metros, surge una gran plataforma de cemento armado a la que pueden atracar, simultáneamente, cinco cargueros y que admite servicio para buques hasta de doscientas mil toneladas, es decir, para los grandes buques cargueros del futuro... Se empezó construyendo una escollera para obtener el calado que necesitaba la plataforma autoelevable «Hubinsel III», una auténtica isla artificial metálica, cargada de grúas, maquinaria y talleres. Luego, mediante esta plataforma autoelevable, se han ido colocando los pilotes sobre los cuales se han construido la gran plataforma del embarcadero y la vía de acceso a él, una auténtica autopista sobre el mar, de tres kilómetros trescientos de longitud. Es algo que parece cosa de ciencia-ficción... Esta autopista arranca de la playa, delante del gran silo de los fosfatos. Una cinta transportadora, que parte del interior de este depósito, circulará por la mitad de la calzada llevando el material hasta la plataforma del embarcadero, donde será distribuido a las cinco máquinas cargadoras, grandiosos artefactos metálicos que, siempre automáticamente, lo embarcarán en las bodegas de los buques. La otra mitad de la calzada quedará reservada al tránsito de vehículos, automóviles y camiones, destinados al servicio del embarcadero.

«De la importancia mundial que esta obra tiene —me decía don Francisco Rubio— le dará a usted idea el saber que han venido aquí ingenieros y técnicos de las más diversas nacionalidades: norteamericanos, japoneses, ingleses, franceses, italianos... Y es que realmente la obra, aparte de su magnitud, contiene una serie de soluciones técnicas muy originales, e incluso es apreciable en ella una preocupación estética: es fácil observar el diseño estilizado de la obra y su armonía de líneas. Toda la estructura tiene una extraordinaria agilidad y una esbeltez que no es fácil conseguir en una construcción de este tipo.»

El total ignorancia en la materia no me permite extenderme sobre consideraciones técnicas, pero me hicieron notar un detalle que me pareció curiosísimo: para garantizar la necesaria elasticidad, la vía de acceso y la plataforma de carga del embarcadero se componen de bloques independientes que soportan un constante, aunque ligerísimo, movimiento producido por el mar. Colocando la mano en la hendidura entre dos bloques se tiene la sensación táctil de ese movimiento, misteriosísimo movimiento, cosa que no cabe en la cabeza del profano, porque no se acierta a comprender cómo esas masas de cemento armado, tan sólidas y tan pesadas, que pueden aguantar toneladas y toneladas, no resisten el balanceo, que parece tan leve, del mar en calma...

Según los planes, la cinta transportadora, la planta de tratamiento, el silo y las instalaciones mecánicas del embarcadero, estarán totalmente ultimados en 1971 y es posible incluso que la culminación de todas las obras se anticipe a esta previsión. También entrará en servicio dentro de ese plazo el puerto auxiliar para atraque de buques comerciales y de pasajeros construido lateralmente hacia la mitad del embarcadero. Así, El Aaiún contará con un cómodo acceso por vía marítima. Este es uno de los primeros resultados positivos que se derivarán para la provincia sahariana del descubrimiento de los fosfatos de Bu-Craa. Un resultado ya concreto y palpable. Y que no será el único.

Luis BETTONICA

(Fotos: Enrique Puigdemont)

(Los anteriores trabajos de esta serie se publicaron los días 20 y 21 del corriente mes.)

CAMBIAMOS su viejo T.V.
por uno moderno preparado para las futuras emisiones
PAGAMOS HASTA 12.000 ptas.
por su TELEVISOR usado
RESTO EN COMODOS PLAZOS
teléfono 242 56 10

COCHES PARA INVALIDOS
Variedad de modelos. Prácticos, cómodos y confortables. Pida folleto gráfico. Ortopedia
SABATE
CANUDÁ, 3, 5 y 7
PLANTILLAS ORTOPEDICAS
Para PIES PLANOS y DOLORIDOS.
Construcción especializada para cada caso.
ESPECIALIDADES ORTOPEDICAS "SABATE"
CANUDÁ, 3, 5 y 7 - BARCELONA
(C.F.R. 02/217V 218)