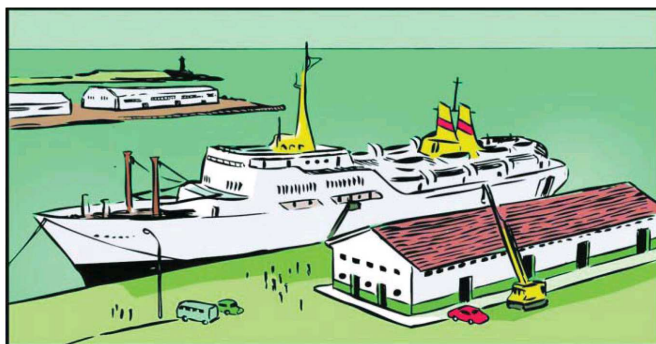


CULTURA



Una de las viñetas de José Pablo García que acompañan el libro donde se narra el viaje más grande de este coche

ÁLVARO CAMPOS, DEL SÁHARA A LA GUARDIA REAL

Es coronel del Ejército retirado. En los 60 formó parte de una unidad expedicionaria enviada al Sáhara ante los acontecimientos bélicos del norte del territorio. Después, destinado en el Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, mantuvo un intenso contacto con las unidades saharianas hasta la evacuación de las tropas españolas en 1975. Es paracaidista, diplomado en carros de combate y automovilismo y profesor de Logística y Transporte. Prestó servicio de guardia en el palacio de la Zarzuela y estuvo destinado en la Guardia Real y en el Cuarto Militar de su Majestad el Rey.



Juan BELTRÁN - Madrid

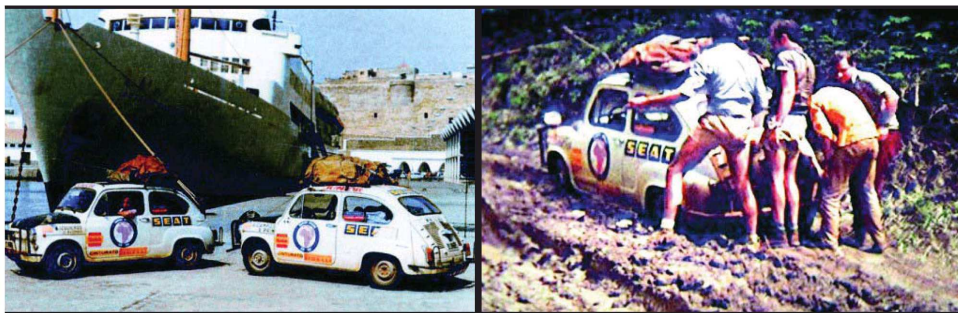
Comparados con los terrenos actuales, los Seat 600 parecen casi piezas de juguete. Sin embargo, aquellos pequeños utilitarios nacidos en 1957 –cumplen 60 años– van camino de convertirse en algo mítico. No sólo por ser el rey de las carreteras españolas en los años sesenta y setenta, sino por contribuir a realizar hazañas como la protagonizada por Álvaro Campos hace casi medio siglo. En 1971 seis jóvenes españoles decidieron embarcarse en lo que parecía una locura imposible, atravesar África de norte a sur –de Marruecos a Suráfrica– a bordo de estos vehículos minúsculos. Con el apoyo de la marca, el patrocinio de la entonces Princesa Sofía y el apoyo general, iniciaron su aventura el 18 de mayo y, tras dos meses titánicos, alcanzaron Ciudad del Cabo el 21 de julio. Habían recorrido 25.000 kilómetros por carreteras infernales, arenas del desierto, tierra, barros de lluvias torrenciales, vadeado ríos, conducido día y noche en una especie de carrera diabólica. Marruecos, Argelia, Níger, Nigeria, Camerún, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Uganda, Kenia, Tanzania, Zambia, Rodesia y, finalmente, Suráfrica. Aquella experiencia fue recogida ampliamente por la prensa, la televisión mostró los metros de película rodados en Super-8, pero nunca se había narrado de forma pormenorizada hasta ahora. Álvaro Campos ha escrito «Travesía africana en Seat 600», publicada en una deliciosa y cuidada presentación de Ediciones del Viento con ilustraciones y viñetas en cada capítulo de José Pablo García y numerosos fotogramas extraídos de las filmaciones.

«África no puede ser atravesada en un Seiscientos. Es una utopía. Así de rotundo se pronunciaba mi amigo Carlos el cazador, amante de África y de los safaris, como respuesta a mi idea de intentar una empresa tan difícil y arriesgada –dice Campos al inicio del libro–. Como militar, yo había estado destinado en la entonces colonia española del Sahara Occidental y en Marruecos. También sueño con África, y se me ha ocurrido tan «utópica» idea. Me dijo: «Se podría hacer en Land Rover o Jeep. En la sabana o la selva, un Seiscientos no dura ni cien kilómetros». Acudí a Félix Rodríguez de la Fuente, amigo con el que había colaborado. «Si lo hacéis –me dijo– vais a enfrentáros a tres tipos de problemas. La supervivencia, los automovilísticos y los políticos. Hay países y zonas muy inestables y peligrosas y esos cochecitos... Es como intentar correr el Grand National en un poni. Tendrías que tener mucha suerte para lograrlo».

Ahora, pasados tantos años, «los recuerdos de aquella aventura extraordinaria ocupan mi mente con fuerza como un sueño –explica–. Sin embargo, tras esa apariencia onírica se esconden hechos muy reales».

**ESTA AVENTURA
FUE RODADA
EN SUPER-8 Y
RECOGIDA POR LOS
MEDIOS DE LA ÉPOCA**

**EL MIEDO AL CÓLERA,
LA VIOLENCIA Y
LAS INFECCIONES
MARCARON ESTE VIAJE
DE CINCO MESES**



POR MAR Y TIERRA

En la foto de la izda., la entonces Princesa Sofía apadrina a los aventureros. En el centro y la derecha, dos imágenes del complicado viaje

600

¿SE PUEDE RECORRER ÁFRICA EN UN UTILITARIO? SÍ

El libro de Álvaro Campos narra la osadía y el arrojo de un grupo de jóvenes españoles que en 1971 se atrevieron a cruzar estas tierras en sus minúsculos Seat salvando multitud de peligros. Fueron dos meses, cinco días y 22.377 kilómetros. Y lo consiguieron

» ARRANCAMOS

Después añade un tema relevante: «Serían necesarias modificaciones en el coche para soportar el durísimo viaje, aunque sin alterar en exceso estructura para seguir siendo identificable como uno de la calle, ese era el mérito. Necesitaba aumentar la autonomía, que se dobló, cambiar el filtrado de aire y reforzar la suspensión, que finalmente no se hizo y motivó muchas averías por culpa, sobre todo, el terrible "tôle ondulé", terreno duro de laterita ondulado como la urallita. No debía alterarse ni carrocería, ni motor, ni transmisión, ni sistema eléctrico. Planteé que debían participar dos o tres coches. Elaboré el "Proyecto de la travesía africana en Seat 600. Madrid-Ciudad del Cabo", con itinerarios, distancias, equipamientos... y lo entregué a

un amigo ingeniero de Seat buscando patrocinio. Antes de la entrevista con el presidente me advirtió que el proyecto tenía enemigos, "porque dicen que no es factible", y un fracaso sería negativo para el prestigio de Seat. Pero ante nuestra sorpresa, dijo: "Voy a daros lo que necesitéis. Tengo gente que no es partidaria. Demostrad que están equivocados -y añadió-. El Seiscientos es mi hijo predilecto". Nos proporcionaron un ingeniero, tres Seat 600 L recién salidos de la cadena de montaje y trescientas mil pesetas, a las que sumamos material facilitado por otros patrocinadores -películas Super-8, botiquín, etc.". La guinda fue la visita a la Zarzuela, la Princesa Sofía había acepta-

do ser nuestra madrina», explica Campos. Todo preparado, eran conscientes de las muchas dificultades que encontrarían, el cólera o la malaria; la climatología adversa -desierto, selva, lluvias, barro...; la mecánica -averías, repuestos, gasolina-; el agua, importantísimo y el «cafarde», la locura del desierto. «Por fin, el 18 de mayo de 1971, emprendimos viaje rumbo al sur. Nos pusimos apodos -prosigue-. En el coche 1 íbamos Víctor, "le Crick" y yo, el "Capi"; en el coche 2, descapotable, Julio, el "Limas" y Juan, el "Lejía" y en el 3, Antonio, el "Profe" y Luis, el "Majara".

Tras cruzar el estrecho comenzó la fase más dura, atravesar el Sáhara, Marruecos, las dunas de

arena, altísimas temperaturas que reblandecían el caucho y provocaban pinchazos. En Argelia, las averías se suceden, hay que arreglar sistema eléctrico, amortiguadores, filtrado de aire..., problemas de agua, nos abastecemos en pozos, y la negra sombra del cafard, esa locura siniestra que se apodera del más cuerdo por el agotamiento, la falta de sueño y situaciones límite».

» DICTADORES Y CANÍBALES

Y entonces, relata la siguiente parte del viaje: «En Niger encontramos la peor pista de África, que va de Agadez a Zinder, los coches parecen desarmarse en un traqueteo infernal, temperaturas altísimas y pozos de arena. Treinta y ocho horas para 480 km. Sin duda, la experiencia más dura de nuestra vida, coches y conductores llegamos en un estado lamentable. Decimos adiós al desierto y nos adentramos en Nigeria, la tierra del cólera. En Madrid están preocupados, la familia no sabe nada, la incomunicación es total. Hay bandas armadas que se dedican al pillaje, ley marcial, fusilamientos. Pasamos a Camerún, país de brujos. La caída de una rama de árbol causa graves averías en mi coche y nos retiene varios días. La climatología es extrema, lluvia y barro. Como hay guerra en Gabón, Congo y Angola, nos vemos obligados a cambiar de ruta, en lugar de ir al sur vamos al este por la República Centroafricana, para pasar a Zaire, Uganda, Kenia, bajar por Tanzania, Zambia, Rhodesia -actual Zimbabwe- y llegar así a la República Sudafricana. Eso alargaría los kilómetros, pero no había otra solución. Además, hay que añadir la situación de estos países donde "reinan" los terribles dictadores Bokassa - República Centroafricana- e Idi Amin -Uganda-, so-

metidos al terror de estos dirigentes con fama de caníbales. Estábamos cansados, dormíamos en los coches. Entonces y sin saber muy bien las causas, el coche 3 decide separarse y seguir por su cuenta, nunca más supimos de ellos. En el Congo matan a los blancos, las fronteras están cerradas y los ríos no tienen puentes. Fue una odisea cruzar el Ubangui de una anchura impresionante. Al final pasamos con la ayuda de unas canoas inestables con tablas atravesadas en una travesía peligrósima. Otro problema eran los bandidos, para evitarlos viajábamos de noche y fue un gran acierto. Un milagro no encontrarlos y salir vivos porque primero mataban y después robaban. Kenia y Tanzania, cuna de la humanidad. Subimos al cráter del Ngorongoro en uno de los episodios más penosos de la travesía. Zambia, Rhodesia, cerca de lugares maravillosos que deberíamos visitar por si no teníamos otra ocasión en la vida, las reservas Amboseli, Tarangire y Manyara, el lago Natron, las cataratas Victoria..., pero hubo que renunciar muy a nuestro pesar, no teníamos tiempo para admirar estas maravillas. La meta estaba cerca y ya estamos saturados de África».

Pasada la frontera de Rhodesia y después de conducir sin tregua día y noche, el 24 de julio vieron los primeros rayos de la silueta del terreno que soñaban alcanzar: «"Table Mountain", el Monte Mesa, a cuyos pies está Ciudad del Cabo. Al poco, escuchamos al "Profe" emocionado: "África no puede ser atravesada en Seiscientos". Después yo -prosigue-, con la vista clavada en el monte que representaba nuestra meta, lanzo un grito desde lo más hondo: "¡Los Seiscientos han atravesado África!" ¡No era una utopía!". Y concluye Álvaro Campos: «A las nueve de la mañana, tras dos meses y cinco días, 22.377 km. en el cuentakilómetros y una media de 465 km. por jornada, alcanzamos Ciudad del Cabo».



PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
PressReader.com +1 604 278 4604
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW