

Memorias *de África*

JOSÉ GALLO ROSALES
Teniente coronel del Ejército del Aire

La furgoneta llega a la hora prevista, subo y saludo al conductor: *bonjour*. La mitad de mi repertorio en francés. Me acomodo y observo el mundo pasar desde la ventanilla. Se alternan chabolas y edificios modernos. Pantallas gigantes anunciando vehículos de lujo y carteles de papel desdibujados por el sol, el aire y la sal, modernos todoterreno y toyotas con más de veinticinco años reconvertidos en taxis todo en un batiburrillo caótico propio de una ciudad que carece de transporte público. Enfrente, el mar custodiado por una línea de cocoteros mecidos por una húmeda brisa que arranca desordenadas nubes del horizonte.

En un semáforo se agolpan varios vendedores ambulantes que ofrecen artículos dispares: bañeras hinchables, correas de perro, juegos de parchís,

fundas de plástico para proteger el volante del coche... ¿Quién puede necesitar un collar de perro en un semáforo? No me lo puedo imaginar, pero supongo que la ley de la oferta y la demanda funciona igual en Wall Street que en un cruce de calles en Libreville.

Continuamos el camino y pasamos frente a dos edificios en estado ruinoso, abandonados, donde la exuberante vegetación está ganando la batalla a la civilización. La basura se amontona contra la valla herrumbrosa, caída e inútil. Un cartel del Gobierno reza «Centro de Higiene Escolar»; en el segundo se lee Dirección General de Protección contra el SIDA. Lindando



Ciudad de Libreville

con las construcciones corre una alcantarilla en forma de negro arroyo que arrastra botellas y neumáticos que encañan en las riberas fangosas y fétidas, donde esperarán pacientes a las siguientes lluvias, a la próxima crecida, para avanzar en su camino hacia el estuario.



Paseo marítimo de Libreville



Dirección General de Protección Contra el SIDA

Llegamos a la Base francesa de Guy Pidoux, bajamos de la furgoneta y cada uno se dirige automáticamente a su puesto. A los 10 minutos estoy sentado delante de un proyector atendiendo al *briefing* de inteligencia, meteorológico y del vuelo. Misión: transporte de personal y carga al aeropuerto de Bangui, en República Centroafricana, para apoyar a Francia y a través de ellos a las misiones de Naciones Unidas y de la Unión Europea en la zona. El vuelo tiene algo de especial porque, además, se va a aprovechar el viaje para transportar paquetería que ha llegado de territorio nacional para nuestros compañeros del Ejército de Tierra destacados en Bangui, en el marco de la operación EUTM RCA.

Pero para entender que hace el Ejército del Aire a más de 4.000 kilómetros de España hay que retroceder varios años, al menos hasta 2013, cuando un golpe de estado en República Centroafricana desencadenó la violencia en la antigua colonia francesa. Se produjeron movimientos incontrolados de población que huían de los enfrentamientos y de la limpieza étnica ejercida por las milicias en conflicto, llegando a contabilizarse casi un millón de desplazados. Ante la preocupante situación en el país centroafricano, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas emitió la Resolución 2127 de 5 de diciembre de 2013, que dio lugar a

la generación de MISCA (Misión Internacional de Apoyo para la República Centroafricana con liderazgo africano) y a la operación francesa Sangaris, para reforzar a la misión cubierta por la Unión Africana.

En este contexto, el Consejo de Ministros español aprobó, con fecha 13 de diciembre, el despliegue de un destacamento aéreo que fue ratificado seis días después por el Congreso de los Diputados. Así se inicia la operación A/C Gabón, para materializar la contribución española en apoyo a la República Centroafricana, que se concreta en la puesta a disposición de las fuerzas armadas francesas de un avión de transporte, inicialmente un C-130 Hércules del Ala 31 (Zaragoza) que fue sustituido a los pocos meses por un C-295. De forma progresiva, y especialmente tras la finalización de la operación Sangaris, la contribución española se amplió geográficamente, moviendo el centro de gravedad hacia el Sahel, en apoyo de la operación francesa Barkhane y de la Fuerza Conjunta G5 Sahel para combatir el terrorismo yihadista y los tráfico ilegales en la zona.

Este es el origen del Destacamento Aéreo Táctico Mamba, cuyos integrantes proceden en su mayoría del Ala 35 de la base aérea de Getafe (Madrid), del



Cargando el T.21-06



Meandros en la selva

Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) de la base aérea de Zaragoza y del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA) del acuartelamiento aéreo de Tablada (Sevilla), aunque también hay presencia de personal de otras unidades del Ejército del Aire.

Ya instalado en el avión, me aislo del ruido de las hélices y contemplo a la tripulación en acción. Está compuesta por dos pilotos, dos supervisores de carga, uno de los cuales actúa también como mecánico de apoyo al vuelo, todos pertenecientes al Ala 35, y un equipo AMPT (*Air Mobile Protection Team*) del EADA para proteger la aeronave, al personal embarcado y su carga, en caso necesario.

En una hora estamos en el aire, bordeando el palacio presidencial gabonés y poniendo rumbo a nuestro destino. Nos despedimos de la torre de Libreville e intentamos contactar con el siguiente control infructuosamente, volaremos cientos de millas antes de que oigamos una tenue voz en la radio pidiendo estimada al siguiente punto. Un manto blanco cubre toda la ruta, solo volveremos a ver el suelo en el aterrizaje. Intento imaginar el aspecto del terreno a partir de las nubes que lo cubren, de su textura, su color,

su densidad. «Una niebla que se desprende de la húmeda selva; aquellos cúmulos seguro que ocultan una zona de sabana; ese cumulonimbo encarado en una sierra; nubes y más nubes que excitan nuestra curiosidad. ¿Qué ocultarán?»

Después de tres horas de vuelo comenzamos la aproximación y, por primera vez desde que despegamos, podemos observar el terreno: bosques abigarrados formando cúpulas

inexpugnables, palmerales dibujando parches irregulares, ríos lentos, sinuosos, fangosos y, a lo lejos, algo parecido a una ciudad, casas dispersas, sin un centro reconocible, ni edificios altos.

El aeropuerto no tiene valla perimetral y, aunque el personal de Naciones Unidas se afana en controlar la pista de aterrizaje, una moto cruza de izquierda a derecha, varios niños se sientan en el borde de la pista y una multitud



La capital de Gabón desde el aire



Lluvia y oscuridad

de personas continúa con sus tareas a escasos metros del asfalto; tardo en darme cuenta de que viven allí, distinguiendo chozas de paja, hamacas, humo que sale de una olla, un perro que se rasca una oreja... En el momento de librar pista mis ojos se cruzan con los de un niño escuálido, vestido con una camiseta larga que le cubre hasta las rodillas y que sujeta a su hermanito, desnudo y asustado por el sonido de las hélices del T.21. Son dos escasos segundos en los que creo percibir un cambio en su expresión. Susurra unas palabras al pequeño para calmarle y sonrío al avión inocentemente.

Aparcamos la aeronave en la plataforma francesa y bajamos entumecidos. A lo lejos, vemos a nuestros compañeros del Ejército de Tierra que vienen a recibirnos. A pie de avión, el personal de la *escale* que se afana en atender el avión, descargar, repostar. En poco menos de una hora, después de tomar un refresco invitados por nuestros anfitriones, nos despedimos de nuestros compatriotas, que observan con cierta envidia cómo embarcamos rumbo a Gabón, la «suiza africana», el tercer país subsahariano en renta per cápita, pero también uno de los que sufren más desigualdad en su reparto.

Cuando despegamos, el sol, que ya se oculta, nos deslumbra. Mientras ascendemos, parece quedarse quieto,

atrapado entre el día y la noche, hasta que acaba desapareciendo.

Al rato tenemos el privilegio de admirar cómo la Luna asoma tras el horizonte y es engullida, lentamente, por la sombra que proyecta la Tierra, mientras se tiñe de rojo contra un cielo tétrico.

No viaja sola; Marte, el viejo dios de la guerra, la escolta en su periplo hasta que ambos desaparecen arropados por las nubes rizadas, cansados de ser observados por centenares de ojos curiosos.

A lo lejos, las luces de la capital dibujan una forma como de gabán o túnica, el estuario de Gabón; hace siglos algún navegante portugués creyó encontrar esa similitud y el nombre permaneció en uso entre los exploradores occidentales. Una ancha superficie, no se sabe si de río o de mar, baña a un lado Pointe Denis, paraíso natural, y al otro la ciudad de Libreville, caos urbano. Entre los claros y oscuros se dibuja una pista de aterrizaje, una única franja de asfalto, sin calle de rodaje. El avión

se va alineando, acercando hasta que la rueda acaricia la pista, la frenada despierta al pasaje que mira por las ventanillas mientras la humilde terminal civil queda atrás dando paso a la Base gabonesa y, finalmente, a la francesa.

Al poner los pies en tierra se desencadena una tormenta, africana en su violencia y plenitud, que empapa todo con su agua tibia e ilumina a intervalos el aparcamiento, como fotogramas de una vieja película en blanco y negro. En la pared de un edificio cercano, un modelo de papel ofrece radiante su mercancía; en mi interior, la suya se confunde con la sonrisa que me brindó el niño de la pista. Él nunca saldrá de su poblado, pero su recuerdo viajará siempre en mi memoria. ■



El centro de Libreville



Sonrisa de papel