

Un insólito servicio de correos:

Los rekkas

Francisco Saro Gandarillas

Uno de los asuntos que más desconcertaban al Estado Mayor del cuerpo expedicionario en Melilla durante las operaciones militares de la guerra de Margallo era el hecho preocupante de que mazuzis y chikris, según confidencias recibidas en la plaza, parecían estar perfectamente al día de todo lo que se fraguaba, tanto en sede gubernamental como en la propia plaza, con respecto a movilización de tropas, traslados de unidades, contactos diplomáticos, y, lo más inquietante, futuras operaciones; es decir, todo aquello que un Estado Mayor no puede permitir que llegue a oídos del enemigo, aunque fuera un enemigo tan poco convencional como el que entonces tenían enfrente. Para ello se había establecido un rígido control de entradas y salidas al campo vecino, de forma tal que a los pocos confidentes que se atrevían a pasar la línea se les recibía antes de clarear el día o ya entrada la noche, pasando siempre a distancia de las tropas acampadas y evitando en lo posible cualquier contacto con periodistas o personas ajenas al ejército en campaña con el objeto de evitar cualquier tipo de indiscreción; por otra parte, para mayor seguridad, durante el día la costa era vigilada por alguno de los barcos de la Marina presentes en el conflicto.

Pero el caso era que los fronterizos estaban al cabo de todo, asunto de difícil explicación. Unos meses más tarde, ya terminada la campaña, pudo aclararse tan curiosa situación. Fue el doctor Ovilo, el médico militar que durante varios años tuvo a su cargo la dirección de la escuela de Medicina de Tánger, el que relató como pudo darse tan singular circunstancia. Lo mismo que en Melilla, en Tánger, donde vivía una numerosa colonia española, se recibían diariamente los periódicos peninsulares con noticias provenientes de centros oficiales, así como las crónicas de los numerosos periodistas (en algún momento llegó a haber cerca de treinta) asentados en Melilla durante la campaña que, como pasaría años más tarde durante las campañas de Marruecos (Abdelkrim llegó a decir que estaba al cabo de lo que se maquinaba en los estados mayores por la prensa), no mostraban el menor recato a la hora de contar lo que ocurría y lo que habría de ocurrir, no pocas veces simples bulos salidos a propósito de los salones del Casino Militar de la calle San Miguel. Los periódicos llegados a la capital diplomática de Marruecos eran leídos en un café del zoco tangerino por un grupo designado al efecto, grupo que resumía las noticias más interesantes y transcribía en un papel, papel que era entregado rápidamente a un peatón que, tras ocho horas de carrera, legaba hasta las cercanías de río Martín. Allí era recogido en un falucho de apariencia poco sospechosa que se hacía a la vela sobre la marcha, y si el tiempo era favorable, en poco tiempo varaba en Cala Charranes, donde otro peatón, a la carrera igualmente, lo llevaba hasta el Had de Beni Chicar. Así, en un tiempo razonable, similar al que tardaba la prensa en llegar a Melilla, los fronterizos estaban, como los melillenses, al cabo lo que se acercaba.

Esto nos introduce en el tradicional sistema de transmisión de información por medio de peatones que en Marruecos perduró hasta bien entrados los años veinte del siglo pasado; es decir hasta que la construcción de carreteras de sólido firme y los vehículos de motor aca-



Dibujo de un rekkas, hombre del servicio de correos del Marruecos tradicional

baron con tan sorprendente, pero eficaz, sistema de correos.

Ya el diplomático Pidou de Saint Olon (Estat present de l'empire du Maroc.1694), en la corte de Muley Ismail en 1693, mencionaba la diligencia y el poco coste de tal servicio, ejecutado por hombres (los rekkas) y caballos "endurecidos ante la fatiga", pese a que, decía el diplomático, se alimentaban con muy poco, en las mismas condiciones en que se mantendrían durante más de dos siglos.

Un siglo más tarde, se hace el mismo servicio pero sin caballos, exclusivamente a pie. Así los veía el cirujano Lemprière (A tour from Gibraltar...1792), en 1790, cuando desembarcaba en Marruecos para atender a un hijo del Sultán gravemente enfermo de la vista. Llamaba su atención su aspecto miserable y, sin embargo, su extraordinario valor ante las dificultades de su oficio, capaces de llevar cartas de particulares y despachos oficiales a 300 o 400 millas de distancia, a razón de 30 o 40 millas al día, sin más alimento que un poco de pan y unos higos, alimento que, por su simplicidad y escaso peso seguiría siendo el básico en tiempos posteriores. Según el médico inglés el servicio se hacía con una gran exactitud, franqueando ásperas montañas y siguiendo senderos por lo que no podría pasar un caballo. Ponía como ejemplo el de un rekkas que hacía el trayecto de Marrakech a Tánger (entonces estimado en unos 650

kilómetros) en seis días; es decir, más de 100 kilómetros diarios. Como veremos, aún los habría más veloces años más tarde.

Organización del servicio

Hasta que en 1870 España organizara un servicio de rekkas permanente, en Marruecos no había ni fechas ni horarios fijados. Había rekkas en todas las principales ciudades del imperio que, en tanto no se le encargara un envío determinado, se dedicaban a cualquier otra actividad, pero siempre disponibles para emprender el camino para cualquier lugar, por distante que fuera. Las cartas no iban cerradas, ni quiera con las clásicas obleas utilizadas en otras partes del mundo, pero como todas los rekkas eran analfabetos nadie temía que se enteraran de su contenido; se liaban con una cuerda o hilo de lana y se portaban en una cartera de cuero que el rekkas llevaba colgada de su costado.

Todo el servicio se basaba fundamentalmente en la confianza y, al parecer, esta estaba garantizada en cuanto a seguridad y discreción.

Formaban una corporación independiente, bajo las órdenes y supervisión de un amin rekkas, en Fez, del que el caústico Ludovic de Campou (Un empire qui croule. 1886) decía, con sorna malévol, que desempeñaba el papel de ministro de Comunicaciones, aunque en aquellos años, cuando no había trabajo postal, se ganaba la vida como mozo de cuerda. El amin, un antiguo rekkas, se hacía responsable de la exactitud en el servicio y de tener siempre a mano el suficiente número de rekkas para cubrir cualquier necesidad.

Ni que decir tiene que en esta época no había en Marruecos ni servicios de diligencias ni telégrafo alguno, aunque ya se pensaba en establecer un cable entre Tánger y Gibraltar.

Edmundo de Amicis, con su enternecedor entusiasmo por las cosas de Marruecos, por donde deambulaba en

1877, hacía esta descripción: "... y no hay vida más miserable que la que arrastran los correos. No comen por el camino mas que un pedazo de pan y algún higo; solo se detienen algunas horas de noche para dormir, con el pie sujeto a una cuerda, a la cual prenden fuego antes de adormecerse, para despertar pronto; caminan días enteros sin encontrar un árbol, ni una gota de agua; atraviesan bosques infestados de jabalíes, suben montañas inaccesibles a los mulos, suben las pendientes a cuatro pies, sufriendo el sol de agosto, las lluvias interminables del otoño, el viento abrasador del desierto, yendo de Tánger a Fez en cuatro días, en una semana de Tánger a Marruecos (como se llamaba a Marrakech entonces), de un extremo a otro del Imperio, solos, descalzos, medio desnudos, y cuando llegan... vuelven a marchar. ¡Y hacen todo este viaje por pocas pesetas!"

Durante el tiempo en que el capitán Erckmann (Le Maroc moderne. 1885) prestaba sus servicios como jefe de la artillería del sultán, entre los años 1878 y 1883, un rekkas percibía 20 francos por una carrera de 250 kilómetros a cumplir en un plazo de tres días. No era tan poco dinero para los jornales habituales en el imperio, aunque no era mucho si consideramos el sacrificio que suponía. Según el propio Erckmann la alimentación, en un viaje de ida y vuelta, le costaba menos de 30 onzas (Una onza = una ukía = 6 piezas de 16 flus de cobre). No hay que olvidar que solamente cobraba por carrera efectuada, y podía