

pasar mucho tiempo entre carrera y carrera.

En 1870 se creó el primer servicio postal permanente, a cargo de rekkas, bajo instancia de la Legación de España en Tánger, correos que prestaban sus servicios entre esta ciudad y los principales puertos de la costa atlántica. Según el citado capitán Erckmann, no inspiraba ninguna confianza porque los empleados de los consulados "abrían las cartas sin la menor vergüenza".

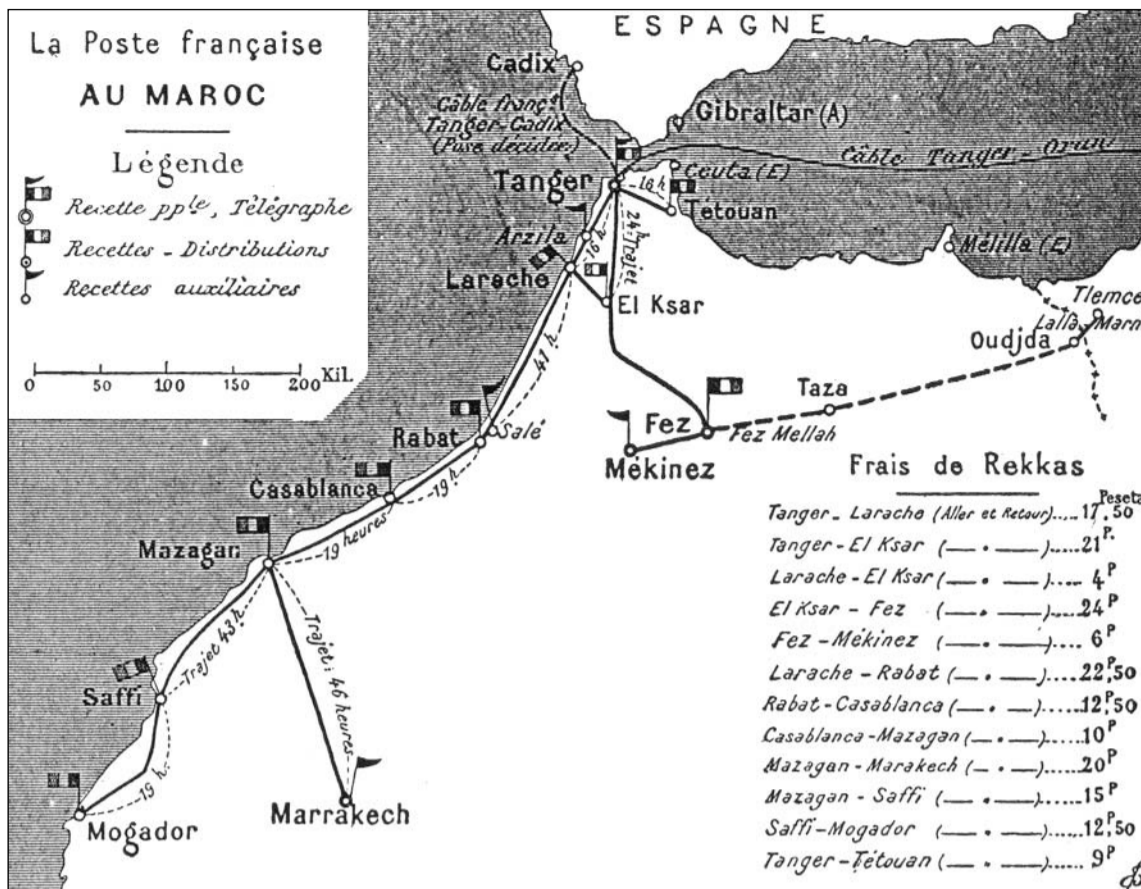
En tiempos de Muley Hassan, cuando la diplomacia europea presionaba en Marruecos, se estableció un correo semanal fijo entre la capital diplomática -Tánger- y la sede imperial -Fez-, quizá como resultado de a insistencia del indispensable Sir John Drummond-Hay ante el sultán, al que recomendaba reformas en el país, reformas que se hacían esperar eternamente. Los rekkas se reunían diariamente con el gran visir Jamaï quien, cuando debían desempeñar un servicio, les daba las indicaciones indispensables para que no se equivocaran de destinatario, con el riesgo de un enojoso apuro diplomático.

**Un servicio seguro, pero sobre todo rápido**

El citado Campou contaba un caso que necesita una gran dosis de fe para creerlo. Un rekka que, en un momento de complicaciones diplomáticas, había partido de Tánger un viernes al mediodía y estaba de vuelta de Fez el lunes siguiente a la misma hora. Alrededor de 400 kilómetros en tres días; es decir, casi 140 kilómetros diarios. Budgett Meakin, el que fuera director del primer periódico de Tánger, The Times of Marocco, se negaba a creerlo, aunque Campou terminaba su aserto diciendo que el sacrificado rekka, con el que había hablado personalmente, había estado 36 horas durmiendo y tras despertar se tomó, en el transcurso de dos horas, cinco platos de cuscús y 20 tazas de té.

La mayoría de los que se refieren a estos duros corredores dan como buena una velocidad de 50 a 60 kilómetros diarios, que en ocasiones mantenían durante diez o quince días seguidos, lo que, aunque muy meritorio, entra dentro de lo admisible.

El inglés Montbard (Among the moors, 1894), en Marruecos en 1889, hace esta sensiblera descripción: "Es un rekka, un correo que lleva la correspondencia de Tánger a Fez. Y se mantendrá en ruta a esta velocidad durante horas seguidas sin apenas tomarse tiempo para comer o descansar, continuando a través de montañas, lanuras, valles, a su paso rápido e invariable. Cruzará a nado ríos crecidos, luchando contra la terrible corriente y os traidores remolinos; su piel será bronceada por el sol, os vientos helados, la lluvia diluvial, y aún su talón calloso recorrerá el terreno a su paso infatigable e inalterable, y el sudor que cae de sus miembros será absorbido por la



**Trayectos que realizaban los rekkas en marruecos en 1905 (Bulletin du comité de L'Afrique française)**

conteniendo cartas, y entonces dejarán de acusar al desgraciado rekka, que ha perecido en un apartado rincón como un pobre y enfermo animal que se guarece en una grieta de la roca al sentir que la muerte se acerca, con el fin de dar el último suspiro en paz. ¡Pobre rekka!

No solo a Montbard se le encogía el corazón viendo a estos auténticos "esforzados de la ruta", recogiendo una frase ya tópica en algún deporte popular; todos aquellos que poco o mucho vivieron las vicisitudes de esta gente se sintieron conmovidos por su durísimo trabajo.

Según el doctor Ovilo, la legación de España tuvo rekkas a su servicio que hacían el trayecto de Marrakech a Mazagán, unos 190 kilómetros, en 32 horas, lo que supone una velocidad no muy inferior a la del rekka de Campou, lo que añade un dato a favor del relato del francés, si bien es verdad que el primero es un terreno más bien llano, menos complicado que el de Tánger a Fez.

Según el capitán Frisch (Le Maroc, 1895), un buen sistema para soportar la dureza de la

marcha era hacer 120 inspiraciones cuando se sintieran cansados y seguir con el mismo ritmo. En aquella época, según el capitán galo, era un oficio muy demandado, uno de los mejores, pues podía llegarse a ganar 40 francos al mes de media, lo que ganaba aproximadamente un caid el mía (capitán) del ejército imperial; de sueldo oficial, se entiende, porque a sus haberes se sumaban con frecuencia "ingresos extraordinarios no presupuestarios", por decirlo suavemente.

El ceutí Antonio Ramos (Perlas negras, 1903) conoció algunos rekkas de "performances" envidiables. Mohammed Felnasi hacía el servicio de posta inglesa entre Fez y Tánger, en 52 horas; el Aiachi, el de Tánger a Ceuta, unos 55 kilómetros, en cinco horas, y uno de sus sirvientes, que no era "profesional", hacía el trayecto entre Ceuta y Tetuán, unos 40 kilómetros, en tres horas y media.

Como era de esperar, el servicio de correos con base en la diligencia y rapidez de los rekkas, tenía los días contados, pues con el paso del tiempo, tras la impetuosa entrada de los franceses en Marruecos a partir de 1906, los rekkas iban pasando al paro a medida que los ingenieros militares iban abriendo carreteras y creando centros postales por toda la geografía, y algunas compañías marítimas establecían líneas con carácter periódico. Todavía a finales de los años veinte los últimos rekkas prestaban sus seculares servicios subiendo a los poblados enriscados en las montañas de Marruecos. Pero era solo cuestión de días. El último de los rekkas se hizo acreedor a un especial homenaje, como representante de un oficio para el que solo hubo buenas palabras y el reconocimiento de todos, incluso de los que, en el decir de algunos, no llegaron a entender al país magrebí durante el paso por sus tierras.



**Puerta de Marraquech 1906**

reseca tierra.

Y una mañana ninguna carta llegará a Fez en el tiempo esperado; aguardarán en vano al transportista, y pesarán sobre el miserable infeliz terribles acusaciones. Después, en un día lejano, en una cuneta a la orilla del camino, encontrarán, cerca de un esqueleto, una cartera de hule



**Seguros Aragón Gómez**

Todo tipo de seguros, siendo líderes en el sector en precio y productos a menores de 30 años

Pase por nuestras oficinas, pregunte y compare

Plz. Callao, 10 bajo - Bº del Hipódromo - Junto al "Costurero" - Tl.: 952 670 284 - Fax: 952 694 089

- ❖ Automóviles
- ❖ Comercios
- ❖ Comunidades
- ❖ Salud
- ❖ Responsabilidad civil
- ❖ y ... otros

fjamc1980@hotmail.com