

El Dakar de Amparo Ausina

Amparo Ausina, a sus 37 años, ha visto cumplido el sueño de participar y terminar la mítica carrera del Dakar. Además, es la primera mujer española de la historia que consigue llegar al Lago Rosa, y lo ha hecho en una de las ediciones más duras que se recuerdan, por culpa de las incesantes tormentas de arena que amenizaron la travesía de Marruecos y Mauritania.



En la salida de Barcelona, Amparo lucía el dorsal 156 sobre su Yamaha amarilla de Correos. Una más entre los 475 vehículos (237 motos, 186 coches, 70 camiones y más de 700 participantes) que partían de la capital condal con la intención de terminar la aventura en la playa de Senegal. Los primeros kilómetros del Dakar sirven para disfrutar del ambiente, de las pancartas de ánimo y del buen asfalto de las autopistas, pero una vez en África, comienza la verdadera prueba. Pronto se suceden las primeras bajas, y entre ellas los dos compañeros de equipo de Amparo. Su nutrida experiencia no les resguardaría de los problemas mecánicos.

Amparo prometió que si terminaba el Dakar se casaría con su pareja, Pepe Doménech, y sus familiares y amigos se lo tomaron muy en serio, preparándole la boda en el mismo Dakar, para el día siguiente de acabar la carrera.

Amparo, a pesar de ser una novata en el Dakar, supo medir sus fuerzas, tanto físicas como psíquicas, y administrar sus recursos a la perfección, lo que le permitió afrontar la tremenda dureza del desierto, de las tormentas de arena y de la muerte de un compañero y amigo, el Carni, y la de un ídolo, Meoni, ambos motoristas.

104 horas, 51 minutos y 25 segundos, en el puesto 102 de la general de motos, son las cifras que acompañan su nombre en la clasificación del Dakar del 2005. Números fríos por sí solos, aunque puestos en relación a los 215 vehículos (32 por detrás de Amparo) que completaron los 8.956km de la carrera (8.370km para las motos), hacen vislumbrar la hazaña de esta gran mujer dianense (de 1.65 metros de altura y 55 kilos de peso), que un buen día decidió que ya era hora de perseguir su sueño africano.

Pero la mejor forma de comprender la gesta es escuchando a Amparo relatar sus vivencias en el Dakar, y transmitir las intensas emociones que vivió durante esos 16 días: de las mayores ilusiones, a los momentos más duros. Amparo es una mujer que exuda energía por todos los lados, de constitución pequeña, pero fuerte. Tiene la cabeza muy bien amueblada, y sabe reservarse y sacrificarse. Es paciente, atenta, y generosa. Pero ante todo, es alguien que sabe que las ilusiones y los sueños son el motor de la vida, y el trabajo sólo un medio para conseguirlos. Su entusiasmo por la vida contagia, y es muy difícil no admirarla. En una esquina de la tienda de bicicletas (Avda. Miguel Hernández, 1 en Dénia) que regenta con su marido en Dénia, sentada sobre un hierro -de los que se usan como caballete para bicis-, concentrada en la entrevista, pero sin perder contacto con las necesidades de la tienda, Amparo contestó las preguntas de Xàbia AL DIA, consiguiendo arrancar más de una lágrima a la entrevistadora.

¿Cómo se te ocurrió acudir al Dakar?

Pepe ha competido en el Dakar tres veces en moto, llegando a terminar en dos ocasiones. La última fue en el 2003. Entonces, yo le acompañaba en los entrenamientos, y me entró el gusanillo. Tomamos la decisión de que yo lo intentaría, y él sacrificó la edición de 2004 para entrenarme a mí. Estuve dos años preparando el Dakar.

Amparo ha estado siete años compitiendo en BTT (bicicleta de montaña), llegando a ganar tres veces el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Descenso, y dos el de Rally. La bici es su gran pasión, y lo que le ha permitido tener la forma física y resistencia necesarias para el Dakar. ¿Cuál ha sido tu preparación durante estos dos años?

Además de la bici de montaña, participé en el Campeonato de España de Raids en moto enduro, y conseguí acabar todas las carreras. Gracias a ello, Correos se fijó en mí y ofreció patrocinarme. También estuvimos Pepe y yo en Marruecos varias veces entrenando, aunque no con tormentas de arena. Por otro lado, también es necesario trabajar la fuerza en el gimnasio. La moto, con el depósito lleno y totalmente equipada pesa unos 170kg.

Cuéntanos como viviste el principio del Dakar en España.

Los primeros días me sentía como en una nube. Era un sueño ideal. En Valencia fue emocionante pasar por la autopista y ver las pancartas con tu nombre. Pensaba que no sabía si podía llegar, pero era lo que yo quería. Tenía que vivir cada día como un triunfo.

¿Cuándo fue el verdadero contacto con la carrera?

En Marruecos aparecieron las primeras trampas y las primeras tormentas de arena. Decidí tomármelo con mucha tranquilidad. Mi objetivo no era ganar, sino acabar. Aunque puedas ir al 100%, tienes que ir al 60%. Veía a muchos pasarme enroscados, y luego les pasaba yo porque estaban tirados con una avería o por una caída. La mujer tiene la desventaja de la menor fuerza física, pero tiene la ventaja de que ve el peligro y no se tira a la piscina. Aunque entiendo a los que quieren ir más rápido, porque quieres quedar bien, y además en la noche el terreno es todavía más difícil. De todas formas, con las tormentas de arena no podías ver a más de tres metros delante de ti. Era muy difícil.

En TVE nos enseñaron a una Amparo agotada, entre lágrimas, llegando a la meta en el tiempo límite, pero empeñada en continuar. ¿Qué te pasó en Mauritania?

En Mauritania pasé un verdadero calvario durante cuatro días. La etapa entre Zourat y Tichit era una especial de 660km, la más dura de toda la carrera, con fuera pista, hierba de camello, ergs (dunas). Se me hizo de noche en el desierto, así que dormí un par de horas en las dunas. Luego continué, pero me quedé sin gasolinas a 40km del campamento de Tichit. Todos andábamos cortos, por lo que nadie me pudo dar. Por fin encontré a unos mauritanos, y les pude comprar 5 litros.

A falta de dos kilómetros se me volvió a parar la moto. La desmonté, y descubrí que la bomba de gasolina estaba obturada por la arena de las tormentas. La limpié, y llegué al campamento a las 3 de la mañana. Comí y dormí dos horas, y es que tenía que estar en el siguiente campamento, en Tidjikja, a las 12 del mediodía. Me quedaban menos de siete horas para recorrer 260km.

Entonces aceleré, y me caí. Se dobló todo. En el campamento mis mecánicos me estaban esperando, y no sabían nada de mí. Además, se me habían acabado las baterías del teléfono satélite. Con la moto torcida y como pude, llegué al campamento a las 11:15. Me arreglaron la moto en media hora, mientras los médicos me reconocían. Yo sabía que la falta de apetito era un síntoma de agotamiento extremo, así que me obligué a comer para que no me echaran de la carrera. Les dije a los médicos que había dormido seis horas, ya que ese era el límite. A las 12 en punto salí.

De Tidjikja a Atâr habían 580km de fuera pista con tormenta de arena. Durante 45km se atravesaban unas dunas de arena blandísima. Había unos paisajes increíbles. No sé si deliraba o no. Vi una caravana de camellos que me pareció increíble. Sólo llegar hasta aquí una se siente pagada.

Entonces cometí un error de 40km. Me guié por el GPS, en vez de por el "road book", y me encontré con una cordillera infranqueable en frente. Me pilló la noche otra vez, y con poco agua. Tuve que echar mano del depósito de supervivencia. Entonces, me encontré con un francés que me dijo que el control de paso estaba a 3km, pero en ese momento la tormenta de arena era tan fuerte, que no se podían montar las tiendas, y tuvimos que dormir envueltos en unos plásticos. Dormí como pude durante dos o tres horas. En mi vida pasé tanto frío como esa noche. Me ayudé comiendo tabletas energéticas.

Decidí salir antes que los demás, sacrificando horas de sueño, para poder hacer marcha más tranquilamente. Entonces, me encontré con el gigantesco erg (dunas) de Chinguetti. Pasar el erg fue desesperante, a cada veinte metros que avanzabas te hundías en la arena. Te desgasta mucho físicamente, y había que ir por técnica.

Pepe me había enseñado a hacerlo, y con técnica y lágrimas salí de las dunas para entrar en un desierto de piedras durísimo.

Llegué a Atâr dos horas antes del cierre de control. Había perdido media jornada de descanso, pero había llegado. Me sorprendió cuando gente como Nani Roma y los franceses, gente que son mis ídolos, se acercaron a mí y me abrazaron, dándome la enhorabuena. Lo más duro del Dakar había pasado. De repente me di cuenta de que podía llegar al final, y me sentí con más fuerzas para afrontar las siguientes etapas. Quedaban dos más con tormenta de arena. En Mauritania no vi el sol.

Todavía en Mauritania, las desgracias golpearon a la caravana del Dakar.

En Mauritania me enteré de la muerte del Carni, que había caído en Marruecos. Estaba grave, pero pensábamos que salía, aunque en el traslado a Alicante se murió. Eso te impacta muchísimo. El Carni era un amigo y compañero desde hacía años. Todos los días te daba consejos en la carrera, ya que era veterano. Es difícil de llevar, pero por otra parte es como una ayuda que llevas, al pensar que, "por ti voy a llegar, y te lo voy a dedicar". Hay veces que vas en la moto y hablas con él. La vida del motorista es muy solitaria. Eres tú y no hablas con nadie en todo el día. Sólo hablas contigo mismo y con Dios. Yo he hablado muchas veces con Dios en el Dakar. Muchas veces también he hablado con Carni, y yo creo que sí que te escucha.

En la siguiente etapa murió Meoni. Yo me enteré cuando me encontré un chico (corredor) sentado, desolado. Le pregunté qué le pasaba, que si tenía un problema mecánico. Me respondió que no, que es que no tenía ganas de correr en moto porque había muerto su ídolo. Le dije, "tú no te preocupes porque seguro que ellos hacen una carrera en el cielo, y además, seguro que les gustaría que fuéramos hacia delante". Así que se vino conmigo, y terminamos la etapa juntos.

Una vez pasado lo más duro, sólo quedaban las cuatro etapas de Mali y Senegal.

El color de Mali es especial, alegre a cualquiera. Hay muchísima gente, muchísimos poblados. Los niños cantaban una misma canción al paso de los corredores. Es increíble como la gente vive el rally. En Mali vas por pistas y entre poblados. Hacía muchísimo calor, y molestaba el polvo que se te metía por todos los lados y te cubría la cara. El único peligro son los animales que se cruzan en tu camino.

Y por fin el Lago Rosa.

La etapa más bonita es la que llegas a Dakar. Ves el Lago Rosa desde lejos y sabes que están tu familia y tus amigos allí. Llegué a Dakar llorando durante los 20 últimos kilómetros por la emoción. Casi no

podía ver y pensé, mira que si me caía ahora, ¡serás tonta! Pero no lo podía evitar. Al llegar a Dakar nos abrazamos todos y nos dimos la enhorabuena. La última etapa en Dakar es corta y es para disfrutar.

¿Habías hecho una promesa antes de salir?

Me dijeron que tenía que prometer algo difícil para poder llegar a Dakar, así que dije que me casaría. Lo que no sabía es que me habían arreglado todos los papeles para hacerlo al día siguiente. ¿Qué mejor sitio hay para casarnos, habiendo hecho los dos el Dakar?

¿Qué pasó con el vestido de novia?

Mis padres me habían traído un vestido informal, pero perdieron las maletas en el aeropuerto, y mi director de equipo me trajo un traje de boda, pero había calculado mal la talla. Además, aunque había engordado 3 kilos antes del Dakar, durante la carrera perdí seis. El día de la boda nos tocó buscar una boutique europea donde comprar un vestido. Casi no llego a la boda.

¿Qué vas a hacer el año que viene? ¿Ya estás pensando en volver?

Ya me estoy entrenando fuerte en bicicleta y para el Campeonato de España de Raids. Me gustaría volver, pero depende de si encuentro un espónsor.

[Ver artículo original \(867 lecturas\)](#)