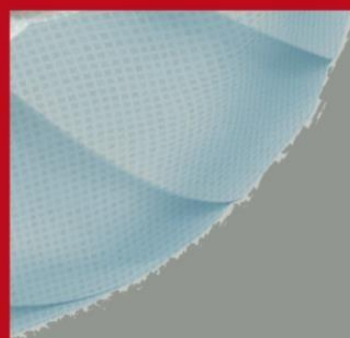




El Ayer y el Hoy



EDITORIAL**RESPLANDOR AL FINAL DEL TUNEL**

Estimados amigos, socios y veteranos:

A estas alturas, ya en el mes de junio, deberíamos estar todos vacunados. Los más jóvenes quizás tengan una sola dosis, pero en breve se supone que estarán completados con la segunda dosis.

Esto quiere decir que parece empezamos a ver la luz al final del túnel de todo este tiempo, más de un año, de esta pandemia que nos ha robado todo este tiempo, y que a nuestra edad es tiempo muy importante.

Quizás el desierto nos hizo más fuertes, pero, aun así, este maldito virus se ha llevado algunos compañeros por delante, los cuales siempre tendremos presentes con nosotros y en nuestros recuerdos.

Ahora nos toca empezar a recuperar nuestros encuentros, tanto de zonas como nuestro querido y deseado Encuentro Nacional. Muchos son los veteranos que ya se están interesando y requiriendo información del mismo para ver la posibilidad de que este año se pueda realizar.

Como todos sabemos, aún no están permitidas las reuniones con número importante de asistentes como son nuestros encuentros, y cuando podamos hacerlo no va a ser fácil, porque la pandemia nos ha creado una nueva normalidad, que para muchos va a ser difícil romper esa barrera que durante todo este tiempo se ha creado, pero nuestros lazos de afecto son muy fuertes y estoy seguro que lo lograremos. Que nuestro espíritu sahariano nos ayudara y que volveremos a disfrutar de nuestros grandes encuentros.

Por favor, no bajéis la guardia, que ya nos falta menos para ello, y nos quedan muchas “batallitas” por contarnos.

Manuel García López
Presidente ANVMSh

SUMARIO

Editorial	Pág. N° 2
El Sáhara que conocimos	Pág. N° 4 - 6
Relatos de la mili sahariana	Pág. N° 7 - 8
Soldados en el desierto	Pág. N° 9 - 10
La mili obligatoria en el Sahara	Pág. N° 11 – 12
La Asociación informa	Pág. N° 13 - 15
Imágenes del recuerdo	Pág. N° 15 - 16

EL SÁHARA QUE CONOCIMOS (VIII)

POBLACIÓN DEL TERRITORIO SAHARIANO Usos y costumbres saharauis (IV)

LA JAIMA

La tienda de campo «jayma» se considera como la primera unidad social de la sociedad saharai. No es sólo una unidad especial de alojamiento, sino que se refiere también al conjunto de las relaciones que unen los miembros de una misma familia.

En este sentido, la tienda de campo representa el conjunto de las relaciones concretas dentro de la familia, una denominación tomada de la vivienda tradicionalmente construida por el hombre saharai con el vello de camellos y la lana de ovejas.

La tienda es extendida mediante dos pilares opuestos, llamados “rkaiz”, enlazados por una cuerda (“al hamar”) atada al suelo por medio de brocas (“akhwalef”) y envuelta por una tela (“al kayfa”). Luego, la tienda va dividida en dos partes, una para hombres y otra para mujeres. Según la tradición, la puerta de la tienda siempre suele abrirse hacia el sur “al-Gabla”.



La jaima se fabrica con la ayuda de las melenas de caprinos. Éstas son tejidas en bandas de una longitud variada en función de la superficie de la jayma. El espesor de una banda, llamada Fliga, alcanza 50 cm, pero nunca supera 60cm.

El tejido de las bandas es realizado por las mujeres saharauis según un proceso ancestral transmitido de una

generación a otra e incluye las siguientes fases: Itfer, Lghzil y Labrim, Almaht, Tassdi, Inziz y por fin el Lkhiyat.

VESTIMENTA SAHARAUI

VESTIMENTA MASCULINA

En las provincias saharauis, el hombre y la mujer tienen trajes específicos abundantes en estilos y muestras. Así, el hombre suele llevar la “*darâa*”, mientras que la mujer se lleva la “*Malhfa*”. Por lo general, los trajes de ambos sexos se caracterizan por su decoro, modestia, recato, buen gusto y sencillez.

El traje masculino saharauí se compone de *derrâ*, *ya-badur*, *fuquia* e *izar* (turbante). El pantalón es lo que varía, mientras que en el norte del Draa es estrecho y ceñido (se utilizan unos dos metros y medio de tela) en el sur es extremadamente amplio (necesita unos siete metros de tela).



El “*darâa*” o “*derrâ*”, se trata de un traje ancho, con dos grandes aperturas en los lados y costuras por debajo que tiene un bolsillo a la altura del pecho. Normalmente, suele ser de color blanco o azul, y se lleva debajo un pantalón bombacho. Se confecciona con un corte de tela de casi siete metros. El cinturón con que se ciñe, llamado “*al-kshaat*”, suele estar suspendido a ras del suelo, se elabora de una

piel suave y, tiene una abrazadera metálica llamada “*al-halka*”. El saharauí suele ponerse en la cabeza un turbante de color negro y cuya utilización admite varias interpretaciones. Algunos consideran que el turbante remite simbólicamente al pudor, otros ven que sirve para protegerse del calor del sol y de la inclemencia del tiempo. En algunas circunstancias, el saharauí puede ponerse dos “*Darrâas*”, blanca y azul, a la vez.

Otra prenda típica masculina es el “*litam*”, que el hombre saharauí utiliza en más de catorce usos diferentes, por la diversidad de su uso y sus virtudes. Es ante todo un tipo de quitasol que protege la cabeza contra las quemaduras del sol y las insolaciones. Puede también ser usado como litera en verano, como servilleta tras la ablución o también como venda para cubrir la herida. A veces el hombre saharauí la emplea como traba para su dromedario o como cuerda para su pellejo a la hora de sacar el agua del pozo. El *Litam* se usa también como cesto para llevar las compras a casa.

El conjunto de estos usos no quita nada del valor estético que este pedazo de tela muy práctico añade al aspecto del saharauí vestido con *Darâa*.

RELATOS DE LA MILI SAHARIANA

LA MILI DE UN POLICIA TERRITORIAL

RECORDANDO II – LA LLEGADA

¿Para qué diablos nos dieron unos cubiertos en el lugar de salida y nada más llegar al acuartelamiento en Madrid nos los quitaron? Al día de hoy no le encuentro una explicación lógica, pues en todo el viaje, de diez o doce horas de tren, no nos dieron ni un socorrido “chusco”, ni tan siquiera un botellín de agua. Serán cosas raras del ejército, para ir acostumbándonos, pensé con mentalidad aún civil.

En el cuartel de tránsito en Madrid, donde pasamos dos días aburridísimos a la espera de trámites y en completar el cupo de plazas para el puente aéreo, ante un posible accidente nos entregaron poco antes de la salida hacia el aeropuerto una chapa de identificación, cuyos datos se limitaban a un número. ¡Que desilusión!, al ver que aquella placa identificadora no era como la de los “marines” que había visto en las películas; no tenía cadenita, ni nombre ni apellidos, sin grupo sanguíneo. Me correspondió el 179 y en cuanto tuve ocasión de ver los aeroplanos en los que nos trasladarían, lo hice mi número talismán. Pues bien, junto con la chapita, nos dieron un trozo de cuerda de poco más de dos palmos para poder colocar la plaquita al cuello...

¿Era aquella cuerda de pita ignífuga?, porque... vamos a ver. Si teníamos un desgraciado accidente sobre el Atlántico y encontraban nuestros cadáveres antes que los tiburones, pues vale. Pero, ¿y si el accidente tenía lugar al despegar o aterrizar?, que dicen, es donde más posibilidades de siniestro existen, y en el 97 % de los casos seguido de incendio, entonces ¿para qué diablos nos dan una cuerda?

El destartalado Douglas DC3, hizo un giro y comenzó a adentrarse en el continente africano. Desde la ventanilla observo las primeras dunas, la interminable llanura pedregosa, algunas manchas de matorrales y lo que parecía ser el cauce, por su anchura, de un enorme río. Aquel paisaje me hizo recordar el que había dejado atrás, tan sólo 48 horas antes en mi terruño de procedencia: praderías que mostraban en toda su escala la variedad del verdor, infinidad de valles y en cada valle un río en el que desembocan cientos de arroyos; bosques milenarios e impenetrables, clima templado, fantásticas montañas, es decir: un paraíso. ¿Sería capaz de resistir allí abajo? Mi mayor preocupación eran las altas temperaturas, de las que había escuchado narraciones increíbles.

El vuelo desde Madrid duró unas tres horas largas. Supe después que tuvo que realizarse bordeando la costa al no permitir Marruecos que aviones militares españoles sobrevolaran su territorio. Fue precisamente en el año 74, coincidiendo con mi llegada, cuando empiezan a desencadenarse los primeros ataques a los puestos españoles situados al N del Sáhara, no eran de gran intensidad, pero sí frecuentes. Mientras tanto Hassan II comenzaba a preparar la “gran jugada”, incautarse del Sáhara ante las narices de un Gobierno español débil y temeroso.

Naturalmente las emisoras en España seguían silenciando bajo prohibición, cualquier información sobre el tema del Sáhara. Entretanto, el Rey Alauita había hecho declaraciones públicas difundidas a todo el mundo

sobre su intención de invadir aquél territorio con una marea humana. “Tomaré el té en el parador de El Aaiún para las navidades del 1974”, dijo el monarca. Y lo tomó pocos meses después de la fecha indicada.

Salvo los reclutas que ya en Madrid se habían tuteado con el señor DYC, al resto se les veía preocupados, con prudente temor ante lo desconocido. Tal inquietud ya había tenido ocasión de observarla en el viaje nocturno hacia la capital, reflejada en un extraño silencio en un tren repleto de los que tenían que ser bulliciosos quintos.

¿Adónde nos llevan?, ¿qué pinto yo allí?, eran las preguntas en la mente de todos, o casi todos, ya que alguno acudía a la llamada del Ejército de forma deliberada: los menos. Como anécdota diré que durante dieciocho meses fui voluntario de la Cruz Roja para poder hacer la mili, literalmente en casa, dentro de mi región y así no perder un año de trabajo. En los años 1970-1974 se podía cumplir el servicio militar en aquella institución, dentro de la región militar y en el propio ayuntamiento de procedencia, era una mili a la carta, pero al tocarme para África, a olvidarse de lo prometido y por no querer perder un año de vida laboral, como recompensa, perdí dos.

En los sorteos nunca tuve fortuna; ni lotería ni quiniela, ni tómbola de feria. Ahora bien, en el celebrado en la Caja de Reclutas, ahí sí que me tocó.

De los aproximadamente 4.500 números metidos en el “bombo”, la bola que saliera pasaría a ser el número 1, y como la mía era la siguiente a la que brotó de aquella enorme jaula redonda, por tanto, en principio conseguí el 2º premio, pero aún tuve más suerte, el recluta que tenía el uno estaba exento o pendiente de reconocimiento médico, motivo por el cual, me adjudicaron el primero.

¡**ATENTOS!**, dijo un sargento:

— Del 1 al 15, “a la Policía Territorial del Sáhara”.

¿Y qué leches es eso? Pregunte a cuantos tenía alrededor. Nadie me supo contestar, el que más, con un encogimiento de hombros.

— Del 16 al 2.020 “pa África”.

De estos, unos 400 se fueron para Ceuta y Melilla, y el resto, para el BIR de Cabeza de Playa; los restantes se quedaron en la Península; los hubo hasta “exentos”.

¡Joder con África! ¡Putá suerte! Qué equivocado estaba.

Con su característico chirriar, el tren de aterrizaje nos dio la bienvenida. ¡Ya estáis en el Sáhara!, a partir de ahora “buscaros la vida”, frase muy al uso en todo cuartel como pude comprobar.

Un conocido que había hecho ese mismo desplazamiento un año antes me advirtió: No te quedes de los últimos para salir del avión, que les mandan barrerlo, retirar y vaciar el balde que hay en la letrina (en la más baja acepción de la palabra), era sencillamente medio bidón con asas.

Naturalmente no fui de los últimos en salir, pero tampoco de los primeros, cuestión que siempre tuve muy presente en toda la mili. Descubrí que el mejor sitio estaba en el centro. Ni voluntario, ni cagón, en medio, siempre en medio.

Urrieles Dobra, Mateo.

Policía Territorial

CONTINUARÁ...

SOLDADOS EN EL DESIERTO

LA CABALLERIA LEGIONARIA Y EL GENERAL “BAKALI”

Antes de comenzar este canto a la Legión y con el general “Bakali” por testigo, cabría decir, por derecho propio, que el carro de combate tiene ya más de un siglo de existencia en el Ejército de Tierra, situándose este trabajo entre los carristas del Tercer Tercio.

La caballería legionaria procede de octubre de 1936, en que se constituyen varias compañías de carros que incluían a diversos carristas legionarios, como el teniente Daniel Gómez, “Bakali”, o el “Bakali”, que perdió prematuramente la visión, concediéndosele la Medalla Militar Individual, al mando de una sección de carros. Hasta enero de 1937 no se hizo realidad el nacimiento de una bandera legionaria de carros de combate, que al año siguiente pasaría a ser la agrupación Legionaria de Carros de Combate.

Andando el tiempo, tras numerosas vicisitudes, llegamos al 7 de noviembre de 1970 en que el Tercio Tercero sería enriquecido con una compañía de carros medios AMX-30, conocida como “Bakali” en honor al teniente Daniel Gómez y con base en Sidi.Buya del Aaiun. Su banderín en el anverso llevaba un carro sobre el emblema de la Legión en fondo negro, así como dos bastos. La “galleta” era blanca y verde y el “pepito” llevaba un legionario con siroquera con un carro sobre emblema de fondo negro. El 16 de junio de 1970 una expedición, la primera, medio centenar de hombres marcharon a Francia para efectuar el curso de carros con plantilla de sendos tercios saharianos.

En su corta vida, esta unidad acorazada (1970-1975) tuvo como único jefe al capitán Antonio Rodríguez del Cerro. La compañía dispuso de 18 carros AMX-30, 5 por sección, más 3 de plana mayor. De apoyo dispuso de 5 góndolas y sus cabezas tractoras fabricada por



ENASA, esto es, el camión Pegaso 2080. En la etapa final sahariana la fuerza acorazada se vería ampliada hasta diciembre de 1975 en que la “Bakali” fue disuelta. Los carros se habían pintado color gacela en Parques y Talleres. Pronto estos carros comenzarían a dar problemillas, que narrarlos sería interminable, además de las experiencias individuales de los mandos. Por otra parte, quisieron que el Grupo Ligero Sahariano fuese un escuadrón del Grupo Ligero de Caballería I, pero no fue posible.

Se incluye el AMX_30 dentro de las peculiaridades de los carros de su “quinta” por el blindaje, cañón de 105, dirección de tiro y otras características, aunque ligerito de peso. A mediados de los años 60 se planteó la sustitución/renovación del carro M-47, adoptándose este carro por el convenio de Cooperación Militar Hispano-francés. Se entregarían 19 unidades, es decir, una más para la Escuela de Aplicación del Arma de Caballería.

Este carro se comenzaría a construir en España en 1972; de acertada torre comenzó a dar problemas con su caja de cambios, embrague y refrigeración, percatándose el mando de su toma de medidas al respecto, modificándosele motorización y dirección de tiro y transmisión, mejorando versiones posteriores de este modelo. El mantenimiento en su limpieza era complicado en una zona de escasez de agua, teniendo en cuenta la cantidad de arena que se colaba por todas partes. Alcanzaba una velocidad máxima de 65 kilómetros hora. Los de la “Bakali” llegaron pintados con esmalte antiinfrarojos, y posteriormente, los ya construidos en suelo patrio fueron de color caqui verdoso, salvo en los enmascaramientos eventuales en maniobras que se impregnaban de barro.

Este modelo no llegó a conocerse precisamente por su extrema popularidad, solucionándosele los problemas técnicos a base de modernizaciones. Por ello, que nadie espere aquí encontrar una lección magistral del modelo, solo de su aplicación en el Sahara, encuadrados en la Legión, y con toda la nostalgia y el cariño que ustedes quieran. Fuera del Sahara, fuera de la Legión, el AMX-30 nunca fue un carro demasiado aceptable en cuanto a su popularidad, parece que fue un error, por parte de España, la aceptación de este vehículo francés y la venta a Santa Bárbara de la licencia de producción.

En otro orden de cosas, procede comentar que el M-48 estuvo en el Sahara con el RIAC 61 (Regimiento Infantería Acorazada Alcázar de Toledo nº. 61) donde intervino en las acciones finales. También tuvo unidades AMX-30 de la otrora División Acorazada Brunete nº. 1

El 8 de enero de 1976 partió el resto de los carristas del Tercer Tercio de la zona norte, que quedaban en el Sahara desde Cabeza Playa del Aaiun, junto con la VIIIª Bandera hacia Puerto del Rosario. Los 18 carros de la mítica compañía “Bakali” pusieron rumbo a la Brigada Acorazada. Procede rematar su alusión manifestando que nunca fue un carro protegido y aceptado a nivel del Ejército de Tierra, pasando por el teatro de operaciones sin pena ni gloria...

Capítulo aparte, a juicio de este autor, merece aludir la figura del general de Brigada de Infantería, Daniel Gómez Pérez, apellidos de pura raza hispana que, a casi nadie, en principio, le dice nada porque quien los porto de por vida fue más conocido, ¡cosas de la Legión!, por el sobrenombre de “El Bakali”.

FRANCISCO J. GONZÁLEZ DEL PIÑAL JURADO

Ex-presidente de la Agrupación Cuartelmaestre

Caballero Legionario de Honor

LA MILI OBLIGATORIA EN EL SAHARA

EL BIR-1. EL PRINCIPIO (III)

El Batallón de Instrucción de Reclutas n.º 1 o BIR 1 era el campamento militar donde los soldados españoles de reemplazo destinados al Sáhara Español realizaban su período de instrucción, primera etapa de su servicio militar obligatorio.

Situado a 25 km de El Aaiún, en Cabeza Playa, fue construido en la década de 1960 y se mantuvo operativo hasta la invasión marroquí del territorio en 1975.



Salvo excepciones, al Sahara, para hacer la mili, se llegaba con 21 ó 22 años. Cuando el quinto recibía el destino donde iba a hacer la mili y este era el Sahara, lo primero era intentar saber dónde estaba ubicado, pues en aquellos años 60 y 70, muchos de los jóvenes españoles en edad de acudir al servicio militar, nada sabían del Sahara Español. La palabra solamente podía recordarles, a algunos quizás ni eso,

que era un enorme desierto en el norte de África, del cual una parte era una provincia española.

Para incorporarse a la mili en el Sahara, inicialmente, inicialmente el viaje solía realizarse por vía marítima, y tras varios días de viaje, se desembarcaba en la costa, donde podía tocar saltar a los anfibios que lo trasladaba a tierra, o haciendo el desembarco por las redes de barco. Todo ello no dejaba de sorprender a los jóvenes que allí iban destinados, muchos de los cuales era la primera vez que realizaban un viaje de este tipo. Si al viaje se añadía que su llegada podía ser recibida con un pleno siroco o un calor muy diferente al de su lugar de procedencia, hacía que su entrada en el BIR fuese de lo más desfavorable al ver aquella edificación.

En los últimos tiempos también se llegaba al Sahara por vía aérea, en los hércules C-130 que salían desde Getafe hasta el Aaiun. Y en 1975 hasta fueron trasladados los reclutas en los aviones de Iberia en sus vuelos desde Madrid.

El avión militar acaba de aterrizar en el aeropuerto de el Aaiun con su carga de reclutas con destino al BIR. La trampilla trasera del hércules se abre y comienzan a descender los alucinados reclutas. Al tocar el suelo, es difícil de explicar la sensación que sienten en aquel momento. Los pulmones se llenan de un aire caliente y seco. El fuerte calor bochornoso les envuelve. Cuesta respirar y tienen la sensación de que en poco tiempo este aire caliente les va a asfixiar, a pesar

de que no hay sol. Sopla un fuerte viento, molesto, que lleva en suspensión polvo de arena que se mete por todas partes. Todo el ambiente es de un color garbanzo rojizo.



Los reciben un grupo de soldados con uniforme de color arena/garbanzo. Difícil de definir la sensación que sienten al bajar del avión y ver aquella almágana de soldados con uniformes de diferentes colores, con turbantes como los moros, unos con abundante barba, casi todos calzados con sandalias de cuero marrón, otros con

pantalón corto, y todos envolviendo a los recién llegados.

Estos soldados, por su piel ennegrecida por el paso de los días en este clima inhóspito, parecen mucho más mayores que ellos. Pero son soldados que están haciendo la mili igual que los recién llegados y que a lo sumo tienen unos meses más de edad.

Su idea de ejército conocido hasta entonces en la península se desmorona. Nada se parece a lo que esperaban encontrar, ni a lo que les han contado algún amigo que ha hecho ya la mili peninsular. Todo aquel ambiente seco y polvoriento, asfixiante, que hace al que llega, ya un poco encogido, reflejar en su rostro un franco miedo por venir a lo desconocido, sin tan siquiera ser capaces de tomar ninguna decisión para moverse.

Una vez formados, con la gente dando vueltas a su alrededor. Se sienten insignificantes, pequeños, minúsculos, ante aquella gente nativa, mal vestida, de ropa descolorida y piel quemada por el sol.

Salen fuera del aeropuerto. Un enjambre de legionarios aparece y se les echa encima, lo que hace que aún se sientan más temerosos e impresionados. Traen revistas del Tercio y paquetes de tabaco rubio. Intentan convencerles para que se alistén en la Legión.

-Si te apuntas al Tercio estarás mejor que en la península. Aquí el problema es que no hay agua, pero nosotros lo tenemos solucionado porque somos los únicos en todo el Sáhara que tenemos piscina, tanto en El Aaiún como en Villa Cisneros. -argumentan los legionarios encargados de reclutar gente.

Si la respuesta es que no, se marcha con el mismo tema a otro. Eso no significa que el recién llegado quede libre, ya que al momento tiene encima otro legionario que le cuenta algo similar. Luego sigue otro, y otro más.

Foto: José Guasch Cañas

Texto: Sahara 1975. Mili de Arena y Siroco de C. P. M

CONTINUARÁ...

LA ASOCIACIÓN INFORMA

XVI ENCUENTRO NACIONAL

Últimamente estamos recibiendo muchas consultas por parte de socios y veteranos, sobre la posibilidad de celebrar este año el **XVI ENCUENTRO NACIONAL DE VETERANOS DEL SAHARA 2021**, habida cuenta de que los datos de la pandemia van mejorando.

Por todo ello, la Asociación ha retomado la gestión para la organización del encuentro este año, pero los hoteles consultados no están dando una respuesta concreta e igualmente está el tema de los restaurantes y salones para nuestra cena o comida.

Con los datos actuales, se ha planteado la posible celebración dentro de estos datos:

Fecha de celebración: Del 4 al 7 de noviembre 2021

Lugar celebración: Provincia de Alicante

No obstante, la organización solicita **el parecer** de todos los socios y veteranos para la asistencia al mismo, por ello queremos que **nos deis vuestra opinión** a través de contestarnos esta pequeña encuesta, para poder ir ajustando la negociación con hoteles y restaurantes.

1.- ¿En caso de celebrarse el Encuentro Nacional este año, pensáis acudir al mismo?

SI () NO ()

2.- ¿En caso de acudir, lo haréis solo o acompañado? SI () NO ()

COMENTARIOS:

Os agradecemos envíes vuestra respuesta a la mayor brevedad, al correo anvmsh@lamilienelsahara.net, y el resultado de esta opinión se comunicará a todos los socios.

Ciertamente, por todas las consultas y sugerencia que se reciben, estamos convencidos que, en general, se tiene ganas de retomar el Encuentro Nacional.

NUEVAS INCORPORACIONES

Durante los meses de marzo a mayo, se han incorporado a nuestra web **15** veteranos saharianos: De la Legión, **1**; de Policía Territorial, **2**; de Artillería, **3**; de ATN, **3**; de Ingenieros, **2**; de BIR, **2**; y de Automóviles, **2**.

Nuestro agradecimiento a todos ellos, y muy especialmente a los **9** veteranos que en este mismo periodo se han hecho socios de la Asociación, lo que nos da ánimos para seguir trabajando en que cada vez se vaya conociendo más nuestra mili en el Sahara.

VETERANOS IFNI

El pasado día 12 de mayo, el Boletín Oficial del Estado, publico el R D 325/2021 por el que se regula cala concesión directa de ayuda a participantes en la campaña de 1957-1959 en el territorio de Ifni- Sahara.

El plazo para solicitar la ayuda es de cuatro meses, y desde la asociación nos ponemos a disposición de todos los socios y veteranos que estén comprendidos en los datos del Real Decreto, para tramitarles la documentación pertinente para el cobro de la ayuda indicada.



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 113

Miércoles 12 de mayo de 2021

Sec. I. Pág. 56739

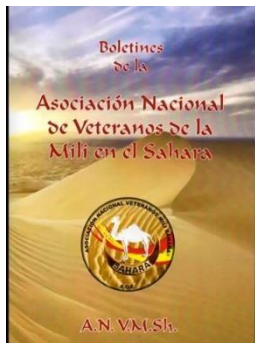
I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE DEFENSA

- 7841** *Real Decreto 325/2021, de 11 de mayo, por el que se regula la concesión directa de ayudas a participantes en la campaña militar de 1957-1959 en el territorio de Ifni-Sahara y se aprueba la convocatoria de dichas ayudas.*

BOLETINES DE LA ASOCIACION PUBLICADOS

BOLETINES DE LA ASOCIACIÓN VETERANOS MILI SÁHARA



Para todo aquel que quiera tener los boletines emitidos por la ANVMSH desde su inicio, se ha editado un volumen con los boletines encuadernados desde el año 2014 (boletines del 1 al 24). Es un volumen encuadernado tipo “cosido” para que se pueda abrir completamente, sin que se estropeen las hojas.

Un magnifico documento gráfico que permite recordar y atestiguar momentos vividos en un territorio excepcional, durante la mili en el Sáhara.

Todo aquel que lo desee puede solicitarlo al economato de la asociación y se le enviará a su domicilio, por un precio de **13 €**, **gastos de envío incluidos**. Indicar referencia BOL2014 al efectuar el pedido. Más detalles en el apartado ECONOMATO de nuestra web lamilienelsahara.net

Igualmente, todo aquel que lo desee puede obtener ejemplares de los boletines, tanto actuales como atrasados, en formato impreso, por un importe de **3 €**, **gastos de envío incluidos**.

IMAGENES DEL RECUERDO



Foto: José Luis Varela – Primer salto paracaidista en el Aaiun



Sacrificio de un camello en nómadas. Su carne y su sangre son muy apreciadas en el desierto.



Control en la zona de alambradas

