

EXPEDICION MOTO IGUALADA -ACONCAGUA-AMAZONAS

La inquietud de la gran aventura

CAPITULO I

por Jaume Llansana
(fotos Josep Bou)

La poca consistencia del terreno se notó desde el primer día.



Cuando el comandante del avión dice aquello tan típico de "vamos a volar a tantos miles de metros de altura" ya sabe que a nadie le importa y que todo el mundo está pendiente de las naranjadas y de las azafatas. Poco se podía imaginar que alguien se estimularía al oír lo de los metros. En efecto, cinco son los que inconscientemente reaccionan. Cinco son los que llevan una misma obsesión, una obsesión de 7.000 metros. Los 7.000 metros de altura del Aconcagua.

Estamos volando hacia Argentina, la república sudamericana que posee la cumbre más alta de América, el monte Aconcagua con sus 7.035 metros sobre el nivel del mar, situado en la provincia de Mendoza y haciendo frontera con Chile. Allá vamos.

América, Escala en Río de Janeiro para proseguir hacia Buenos Aires.

Al salir del avión "chocamos" con el verano, acabamos de dejar una Barcelona que se prepara para las Navidades, es sábado 18 de diciembre del 1976. Esta es la época buena para la ascensión, enero y febrero son los meses ideales para el intento.

A la violencia del "choque" contribuyó nuestra indumentaria; en Barcelona ya montamos nuestro numerito para despistar a los encargados de equipajes y poder colar más de 20 kg cada uno, pero con todo, tuvimos que ponernos encima las prendas más

pesadas, que resultan ser las de abrigo, las de lana, botas, calcetines gruesos, etc.

Un etc. directamente proporcional a la cantidad de sudor que ahora nos inunda. Ante la imposibilidad de tomarnos refrescos por falta de moneda del país visitamos repetidamente el stand de turismo donde obsequian a los viajeros con café brasileño calentito. Bien.

Salimos algo nerviosos hacia Buenos Aires.

En la capital argentina fallan todos los contactos previstos, hay que empa-

pezar de nuevo, vamos de un lado a otro y nos vamos acostumbrando a que te hablen durante horas para no decirte nada. Aquí en Buenos Aires no tenemos nada que hacer y el Aconcagua está a 1.100 km al oeste. Conectamos con Rosell, catalán, dueño de una compañía de transporte y con uno de sus camiones sacamos los 500 kg de carga que han llegado en avión paralelamente con nosotros.

En esta carga de media tonelada llevamos las motos desmontadas, dos Bultaco Sherpa T 350 con todo

tipo de recambios y accesorios para actuar como trialera en la montaña como todo terreno en la travesía que luego pensamos realizar a través de Argentina, Paraguay, Brasil y Venezuela. Llevamos también todo el equipo de alta montaña y gran cantidad de material fotográfico y filmico

LLEGAMOS A MENDOZA

Mendoza, capital mundial del vino (según los mendocinos, claro), aparece en medio de una zona árida como



6

- 1 Santi Godó, relaciones públicas y dinero.
- 2 Cubiertas especiales de recambio: con clavos y de cross.
- 3 Jaime Llansana, segundo piloto y encargado del botiquín.
- 4 Josep M. Lladó, primer piloto y encargado de la comida.
- 5 Josep Bou, "Pep", fotógrafo, filmador y secretario.
- 6 Joan Comellas, "Juancito", el mecánico.



2



3



1



Tramo con poca pendiente llegando al primer refugio.



plazamiento a la base de la montaña y va concretando la ayuda que no prestará el Ejército Argentino en la ascensión.

JOSEP BOU, cumplirá los 27 en plena ascensión, fotógrafo y soltero con sus máquinas captó, hace dos años, todo lo relacionado con el viaje y ascensión al Kilimanjaro. Dejó su trabajo de diseño en una empresa de géneros de punto de Igualada.

Además de filmador y fotógrafo e



Soldado del Ejército Argentino con dos mulas "cargueras" camino del primer refugio, Plaza de Mulass Inferior.



Mula "solomotera"

el secretario, no parando de apuntar nombres, direcciones y datos en una libretita que siempre lleva encima.

Se pasa el día dando vueltas "disparando" a cualquier cosa, llevando mucho cuidado de no enfocarse a policías y militares puesto que éstos no se andan con bromas. Vamos pensando en la película que luego nos servirá para cubrir el presupuesto, proyectándola en motoclubs, colegios, etc. ¡(Atención: motoclubs, colegios, etc.! acordarse del anterior párrafo).

JAUME LLANSANA, 29 años, participó en lo del Kilimanjaro y el Raid a Ciudad del Cabo. Soltero y dejó por un tiempo su trabajo de profesor de Informática.

Está terminando de montar el botiquín de alta montaña reforzándolo con fuertes cremas protectoras para el sol. La "puna" o "mal de altura" es su obsesión, intentando informarse y asimilar todo lo que le dicen sobre el tema. Lleva ya suministradas muchas pastillas para cortar diarreas, las típicas diarreas estivales de Navidad.

Hacemos nuestra primera revisión médica en tierras americanas, en Barcelona pasamos por las "máquinas de tortura" del Dr. Castelló de Medicina Deportiva del INEF que nos repasaron a fondo. El médico nos ha encontrado con todos los síntomas

una gran oasis. Ciudad situada prácticamente al pie del Aconcagua vive muy intensamente todo lo relacionado con este monte y la cordillera andina.

Nos esperaban, ¡¡vuelven los de las motos!!; resulta que nuestro intento no es el primero, en febrero de este mismo año Frank Lucas (importador Bultaco en Francia) con cinco compañeros más intentó batir nuestro récord mundial conseguido en el Kilimanjaro (6.010 m) en octubre del 1974. Llegaron a 4.400 metros con el mismo modelo de motos que las nuestras.

Somos muy bien recibidos, tanto por los catalanes como por los argentinos, nos prestan todo tipo de ayudas y nos acogen en sus casas.

Con los Miranda, de Sabadell, pasamos la Navidad.

ESTOS SOMOS NOSOTROS

JOAN COMELLAS, 22 años, mecánico, trabajaba en el taller de Julio Bernaus, es por ello que conoce de cerca todo lo relacionado con expediciones de este tipo que se han realizado en Igualada, ciudad en la que vivimos todos. Es soltero, dejó el trabajo y vive su primera expedición.

En los talleres de "La Camionera Mendozina" empieza a montar las dos motos, en un día nos las deja listas y relucientes. Las Sherpas son completamente de serie y las ha montado con culatas normales de trial, carburadores con un chicle normal, bujías Champion tirando a calientes y al final deja los amortiguadores Bettor que vienen de fábrica.

Cubiertas de trial, Dunlop atrás y delante una con Pirelli y otra con Mi-

cheln. Aceites corrientes en cambio y embrague, y para la suspensión delantera líquido hidráulico.

SANTI GODO, 42 años, formó parte del grupo en la expedición al Kilimanjaro. Dejó su comercio de material de oficina en manos de confianza y se despidió, por tres meses, de su mujer y sus cinco hijos.

Ha iniciado todos los contactos, recogido la información necesaria y se encarga de cubrir el presupuesto (que debe andar por la mitad, más o menos).

Se desplaza a Puente del Inca para conectar con el Mayor Barrault, jefe de la Compañía de Esquiadores de alta montaña "Teniente 1.º Francisco Ibáñez". Llevan más de una año escribiéndose y las informaciones conseguidas han sido de gran utilidad. Lo prepara todo para el inmediato des-

de la civilización: algo de grasa, presión alta, taquicardia, nervios, etc., pero todo esto es en la montaña donde precisamente lo curaremos. Hay que evitar a toda costa los enfriamientos, el aparato respiratorio va a ser vital.

JOSEP M. LLADO, 21 años, experiencias de Ciudad del Cabo y del Kilimanjaro (subió la moto a los 6.010 metros). Aplazó los estudios de 4.º curso de Ingeniería Aeronáutica. Soltero.

Está vaciando los almacenes de alimentación de Mendoza, se gasta unas 25.000 pts. en comida con muchas calorías: almendras, avellanas, quesos, mantequilla, mermeladas y gran cantidad de latas de conservas; para beber: leche, te y mate. No se olvida del invento argentino: el "dulce de leche" que en versión casera se consigue hirviendo un bote de leche condensada al baño María.

Consciente de su responsabilidad de primer piloto se entrena a conciencia, junto a Jaume, en las cercanías. Lugares escogidos por la similitud de terreno que, según los montañeros que nos acompañan, nos vamos a encontrar.

RUMBO A LO DESCONOCIDO

El día 29 de diciembre partimos para Puente del Inca en un camión del Ejército, que lo hemos estado esperando durante 3 días.

Puente del Inca es prácticamente sólo una base militar, situada a 2.800 metros de altitud, siendo un paso natural entre Argentina y Chile.

Son cinco días los que pasamos con los soldados y una noche, la de Fin de Año. Durante este tiempo nos entrenamos con las motos y vamos aclimatándonos a la altura, para ello hacemos varias ascensiones a pie llegando hasta los 4.100 metros.

Las comidas en el cuartel son bastante completas, entre lo que nos dan y lo que nos "arrimamos" por la cocina. Tomamos vitaminas y unas pastillas para evitar las posibles jaquecas que produce la altitud.

En los ratos libres vamos a bañarnos a unas termas, en estado ruinoso, de agua sulfurosa y a charlar con andinistas que esperan subir al Aconcagua de un momento a otro.

Visita obligada es la del Cementerio de los andinistas; un montículo, que puede simbolizar la montaña, alberga en su interior los restos de 70 cuerpos de hombres y mujeres de todas partes del mundo que han encontrado la muerte intentando subir la cima.

Son momentos de profundo respeto que te provocan una fuerte sensación de paz y piensas que esto es lo mejor que se puede hacer con sus cuerpos, dejarlos aquí, al pie de su ilusión: la montaña. Coincidimos todos en reconocer que ha sido un rato intenso.

Pasamos la tercera y última revi-



Paso del río Horcones en Confluencias.

sión médica, se nos mide nuestra capacidad de recuperación, provocando el cansancio corriendo y observando cómo vuelve el cuerpo a su pulso normal; todos volvemos a la normalidad. Luego de esta revisión y una inspección del equipo que piensas usar te dan el permiso definitivo para ascender y estarán pendientes de lo que ocurra.

Las mulas están a punto. ¡Podemos partir!

4 DE ENERO DEL 1977

En total se cargan 10 mulas con 40 ó 50 kilos cada una, distribuidas así: cuatro mulas para llevar la comida, tres para los recambios, dos con los equipos personales de alta montaña y la "mula cisterna" que lleva 40 litros de mezcla de gasolina y aceite.

Empiezan los soldados a cargarlas a las 6 de la mañana y hasta las 11 no terminan. Golpes, patadas, mulas que se escapan, otras que derriban su carga, ¡un auténtico show! Los que van en moto, Josep M. y Jaume, se lo miran divertidos pero los tres restantes, Santi, Pep y Joan, están algo nerviosillos pensando qué mula de aquellas será la suya, y es que no hay para menos, resulta que, primero: ninguna de aquellas mulas, y hay cerca de 18, conoce el camino puesto que son nuevas y ninguna ha subido a estas alturas y segundo: de los militares que nos acompañan, que son seis, sólo el sargento Rosales conoce el camino y entiende de mulas. Buenas perspectivas.

¡A montar! y para Joan montar y desmontar es una misma cosa, le han endosado la "Loca"; segundo intento y salen disparados, Joan se agarra donde puede y hasta que puede... desde el mismo suelo exige cambio de montura. La Loca se la tiene que quedar el sargento y Joan se larga tranquilamente con "Pompero".

El camino desde Puente del Inca hasta Plaza de Mulas Inferior (primer refugio) está bien trazado, va por quebradas y faldeos y tiene poca pendiente, vamos a subir un desnivel de 1.300 metros en 35 kms, la tierra es blanda con gran cantidad de piedras

de tamaño pequeño y mediano. Normalmente se emplean dos días para hacerlo a pie y unas 8 o 10 horas en mula.

Primer paso del río Horcones, en realidad es un gran torrente con fuerte corriente cuyo caudal se va incrementando a lo largo del día ya que son aguas procedentes del deshielo, es mediodía y las motos no tienen grandes problemas para pasarlo.

La Loca continúa haciendo de las suyas, desmonta al sargento.

Rosales, lo pisotea y espanta a dos mulas cargueras que empiezan a brincar lanzando toda la carga que llevan encima; el sargento, que pesa 98 kilos, se queja mucho de un brazo y una pierna, Josep M. lo monta en la Bultaco y se lo lleva a la base de Puente del Inca. Arreglamos las dos cargueras y la Loca, antes de que termine con la expedición, la mandamos a paseo con la confianza de que sabrá volver sola a la base militar. Nos quedamos sin el único hombre que conoce el camino y sabe de mulas.

Por lo demás vamos bien. Santi marcha delante con una mula que aparte de triturarle los riñones no le da problemas, Joan encantado con su "Pompero" y Pep que "va de cráneo" puesto que tiene que subir y bajar continuamente de la mula para filmar y fotografiar.

Segundo paso del torrente en Confluencias, cruce de las rutas Norte y Sur de ascensión. También sin problemas excepto que luego de pasar hay que secar el filtro del aire y limpiar bujías de la moto que conduce Jaume.

A partir de aquí nos separamos, las motos adelantan a las mulas y no pararán hasta llegar al refugio de Plaza de Mulas inferior que no aparece hasta que están a 100 m de él, son las diez de la noche y está oscuro. A 30 metros del refugio Jaume se cae en un hoyo y se produce una contusión en el muslo.

En el refugio encontramos a la expedición francesa, tres hombres y dos mujeres, que días atrás hicieron cumbre. Mientras nos preparan algo de comida nos van contando su ascensión, nosotros, ávidos de información,

les bombardeamos con preguntas sobre la ruta, existen clapas de nieve pero parece ser que las podremos rodear. Al rato, un francés que estaba durmiendo entra en la cocina gritando: ¡dos motos, ahí afuera hay dos motos!

No tenemos nada de equipo, todo va en las mulas, y no ha llegado ninguna. Dejamos velas encendidas en el exterior del refugio como señal para los que suben; encontramos unas mantas que usan para tapar a las mulas e intentamos dormir, el frío lo impedirá.

A la una de la madrugada aparece Joan, con la oscuridad se perdió, dejó la mula que no quería andar y a pie, con una linterna, se puso a buscar el refugio. Mientras se calienta los pies no quiere saber nada de la mula. Al rato aparece un soldado.

Luego viene Pep, también sin mula y muerto de frío. Más tarde dos soldados más... ya no se sabe si con mulas o sin ellas, es igual. Santi se queda, al igual que el resto de los soldados haciendo vivac en medio del camino.

¡El primer día!

5 DE ENERO

Este refugio, Plaza de Mulas Inferior, es el mejor de todos, con cocina, comedor-sala de estar y cuatro habitaciones con tres camastros de madera cada una.

En el exterior dos motos y sólo dos mulas, faltan 16. Sale un soldado a buscar mulas por allí y nos pasamos el día a la expectativa esperando ver quién llega. Pronto lo hará Santi y dos soldados más con varias mulas cargueras.

Al caer la tarde llegan tres andinistas argentinos a pie que ya conocemos de Puente del Inca y suerte que conocían nuestra historia porque, según dijo uno de ellos, de lo contrario esta mañana al salir de la tienda y encontrarse merodeando una mula cargada con ruedas de clavos hubiese pensado que le estaba atacando la "puna".

Las motos funcionan perfectamente, al arrancar por la mañana el embrague funciona mal por el aceite frío, la carburación marcha bien.

Ninguno de nosotros tiene molestias y tenemos mucho apetito, señal importantísima de que funcionamos bien. Empezamos los turnos de cocina por orden alfabético. Pep será el primer "semana" y entre foto y foto deberá seguir las instrucciones de Josep M., el encargado de la comida.

Los soldados han logrado coger algunas mulas, otras se han escapado; mañana dicen que volverán a la caza y captura, todavía faltan unas seis o siete.

Cena de comunidad y muy agradable tertulia con soldados, andinistas y motoristas.