



EXPEDICION MOTO IGUALADA-ACONCAGUA-AMAZONAS

**¡Llegamos a los 6.800 m.!**

CAPÍTULO II  
por Jaume Llansana  
(fotos: Josep Bou)

Van llegando el resto de mulas y muleros, un auténtico día de Reyes Magos y poco a poco juntamos todo el material, o casi todo; han desaparecido dos mulas y otra se ha ahogado, la parte de material que se ha perdido corresponde a la comida; por suerte en los refugios, según dijeron los franceses, encontraremos muchos alimentos dejados por anteriores expediciones. Ojalá sea cierto. También se han perdido algunos medicamentos y en general todos los bultos han recibido muy mal trato rompiéndose o dañándose algo en muchos de ellos.

Vamos a empezar la distribución de material. Hay que superar una fuerte y peligrosa cuesta, la "Cuesta Brava", lugar idóneo para despeñarse las mulas, en efecto, varios esqueletos lo atestiguan. En vista del panorama una cosa está muy clara: no podemos fiarnos de las mulas, ni por un instante se puede arriesgar la comida, ni los recambios y mucho menos la gasolina, y también está claro quiénes sustituirán a las mulas. Pues sí, nosotros.

Aparte de llevar material estas subidas y bajadas nos servirán para aclimatarnos y además será un buen reconocimiento del terreno previo a la subida en motos. En la primera subida cargamos con la comida y parte del equipo de alta montaña. Son

unos 15 kg los que llevamos cada uno durante unas 3 horas de camino de subida, la bajada es cuestión de media hora.

Desde el refugio vemos descender tambaleándose dos personas, llegan en muy malas condiciones físicas. Se trata de un cadete argentino de 18 años y un inglés algo mayor. El inglés está completamente "apunado", su hablar es incoherente y sólo habla en castellano, lengua que por lo que se ve está aprendiendo; tiene la cara totalmente quemada por el sol y le fallan las piernas. El relato del joven cadete argentino nos pone los pelos de punta: al hacer el ataque final se separaron, no pudo llegar a la cima y al descender recuerda que "...llamaba a la puerta del restaurante de mi amigo y el tío no me abría y yo me moría de hambre, al final pensé en coger un taxi para ir a otro restaurante pero pasaban pocos taxis y sólo paró uno y no quería llevarme, entonces yo discutí... etc., etc." luego quedó exhausto accurrucándose al amparo de una roca... a casi ¡¡7.000 m de altura!! no despertando hasta el amanecer. Sabe muy bien que lo normal en estos casos es no despertar, pero el buen tiempo lo salvó de la congelación. Sabe que vuelve a vivir. Luego descubrió que lo que le abría el apetito era el olor a pollo asado que desprendía su nariz quemada, mejor dicho chamuscada.

Durante todo el relato nos mirábamos los unos a los otros sin decir nada. Vamos pronto a dormir.

Continúa al buen tiempo, hoy vamos a subir con las motos y para ello nos levantamos a la salida del sol, esperando encontrar a esta hora el terreno, que casi todo es acarreo fino, más consistente ya que a medida que se calienta se vuelve más suelto.

Salen primero los que van a pie: Santi, Joan con sus herramientas de primera necesidad y Pep con todo su equipo de fotografía y filmación que le pesa sus buenos kilos.

El sendero a la salida del refugio y durante unos 200 metros es bastante llano, de repente empieza una fuerte pendiente, la "Cuesta Brava". La parte inferior de la cuesta es de tierra suelta y acarreo muy fino, avanzando la senda en forma de ancho zig-zag, ya en la parte superior el acarreo se compone de piedras de tipo mediano con algunas rocas grandes sobre bases no consistentes, el primer trozo de esta parte superior (unos 40 o 50 metros) posee la máxima pendiente de toda la cuesta, unos 45° aproximadamente. Una vez terminada la "Cuesta Brava", con la cual se salva un desnivel de casi 200 metros, el camino atraviesa una serie de quebradas producidas por los torrentes que luego forman el río Horcones, finalmente se llega al refugio de Plaza de Mulas Superior habiendo superado un desnivel de 300 metros con

respecto a Plaza de Mulas Inferior. Josep M.ª y Jaume, con casco (la cuesta es peligrosa) y botas de tria (el frío aún no es muy fuerte), calientan las motos y sobre todo el aceite del embrague. Arrancan y no paran hasta la segunda curva del zig-zag en la que se clavan sus ruedas traseras ¡¡empieza el maldito acarreo!!

Se va subiendo a base de cortas carreritas, arrancando con 1.ª o 2.ª remando hasta conseguir algo de velocidad, entonces cambio rápido de marcha y fuera pies del suelo; a los pocos metros clavada, descanso y vuelta a empezar.

En los esfuerzos la altura ya se nota, no debemos tener prisa y descansar todo lo que se quiera, no hay que apretar aún, estamos todavía en el principio.

La "Cuesta Brava" es una de las etapas que mucha gente nos había planteado como imposible y donde los motoristas franceses tuvieron que recurrir a las cuerdas.

Luego de unas dos horas de trabajo y de lograr superarla sin salirnos de las normas propuestas, o sea, sin bajar de la moto y sin ayudas externas, nos sentimos muy satisfechos y con muchísimo optimismo para proseguir. Esta subida a la cuesta nos ha animado, en efecto.

Sin muchos problemas se cruzan los pequeños torrentes, alguno de ellos totalmente helado. A 500 m del refugio Jaume tiene pinchazo trasero, el primero; dejamos la moto y maña-



Foto 1: Cruce de la clapa de nieve (6.700 m), Josep M.ª exhausto.

Foto 2: Atardecer de cualquier día.

Foto 3: El equipo en el interior del refugio Plaza de Mulas Superior.

Foto 4: Esqueleto de mula despeñada.





na volveremos a arreglarla. La de Josep M.ª la dejamos en el destruido establo de mulas del refugio y volvemos todos al refugio de abajo a pasar la noche.

Celebramos el éxito con un típico "asado" argentino ofrecido por los soldados. Devoramos la carne, buena señal. Optimismo en grado máximo, ¡¡esto marcha!!

## 8 ENERO

Hoy vamos a trasladar todo el resto del material al refugio de arriba. No queda otra solución que hacer un par de viajes cada uno.

Subimos 30 litros de gasolina, dejando 10 en este refugio para la vuelta; nos llevamos todos los recambios dejando sólo el depósito de hierro de la moto, el manillar, el cilindro, las ruedas de clavos y la cubierta de cross. Hemos decidido usar, en principio, las cubiertas de trial en todo el recorrido pues parece, ser que no existe hielo, sólo clapas de nieve, por lo tanto el juego de ruedas que mon-

tamos con cubiertas con clavos para usar en los sitios cubiertos de hielo serían un peso inútil.

Estas cubiertas son las Michelin de trial, en la delantera llevan unos 100 clavos normales de tungsteno (a 8 ptas. clavo, en Andorra) y en la trasera unos 150 piramidales de acero-tungsteno colocados en forma de espiga (al precio andorrano de 16 ptas. unidad).

En el segundo viaje del día llevamos, ayudados por los andinistas argentinos Mariano y Jorge, todos los equipos personales, de alta montaña y botiquín.

Mientras el "semana" prepara la cena vamos a arreglar el pinchazo de la moto, arreglar un pinchazo a 4.400 m de altura es como arreglar cinco pinchazos sin parar, ¿verdad Joan?

Por la noche no podemos dormir, somos ocho en el refugio y está a tope, nos falta aire a todos. A media noche oímos gritos, son un grupo de argentinos, cuatro hombres y una

mujer, que hicieron cumbre. No caben en el refugio y duermen fuera, poco les importa están contentos, han conseguido su ilusión.

## 9 ENERO

Siguiendo con nuestro plan de aclimatación y paralelamente con el traslado de material ascendemos hasta los 4.900 metros. A esta altura dejamos un "jerrican" con 20 litros de gasolina, un par de amortiguadores de gas, cables, platinos, manillar y todos los trastos para arreglar pinchazos (cámaras, palancas y bomba de aire) dejamos también algo de comida. En el descenso, ya liberados de las pesadas cargas, nos fijamos con más detalle en el terreno y en la ruta más idónea para las motos.

Luego de probar las motos a esta altura (4.400 m), Joan decide cambiar la compresión y la carburación, puesto que ya andan grasas. Las culatas que llevan son cambiadas por otras de más compresión (tipo "Pursang") y en cuanto a la carburación con cambiar los ciclés por otros de

paso más pequeño se consigue que anden más secas.

El cambio es efectivo, la moto ha ganado mucho en nervio aunque haya perdido algún que otro caballo de fuerza. Este cambio es vital para el buen funcionamiento de las Sherpas creemos que dará muy buen resultado, Joan confía que a partir de ahora y hasta los 7.000 sólo tendrá que regulando la carburación.

## 10 ENERO

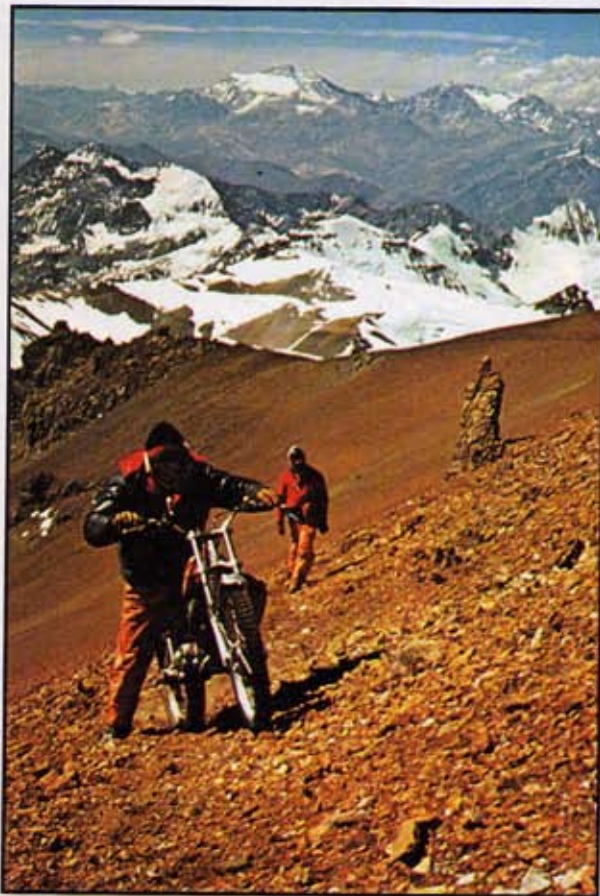
Durante el rato de "luz ideal" estamos a las órdenes del fotógrafo Pep. En primer lugar nos hacemos fotos en el mismo sitio donde los franceses dieron por terminada su aventura que corresponde a 4.400 metros de altura. Luego las fotos digamos de "trabajo", o sea todos los compromisos, fotos publicitarias o simplemente de recuerdo personal para todas las empresas, comercios o personas que nos han ayudado económicamente o moralmente y afortunadamente tenemos que hacer muchas.

Día de descanso, mañana quere

Subiendo la "Cuesta Brava". Abajo el refugio Plaza de Mulas Inferior (4.100 m)



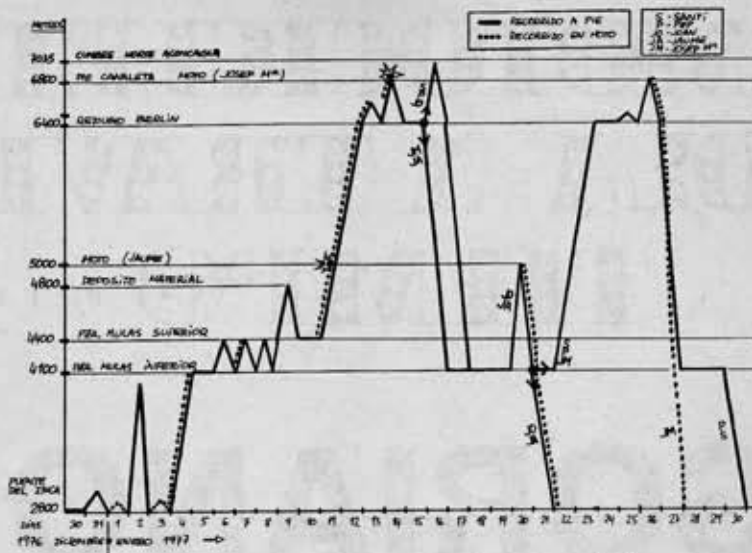
Llegando al pie de La "Canaleta" (6.800 m), al fondo, en un día sin nubes se ve el Océano Pacífico.



Tramo de máxima pendiente en la "Cuesta Brava".

En el refugio Plaza de Mulas Superior (4.400 m), conversando con los andinistas argentinos.





peor, es más suelto y dificulta la marcha. Jaume se va retrasando del resto del grupo, aunque éste no lo pierde de vista, pero la tarde se echa encima y ahora ya no se puede perder tiempo, Jaume abandona su Sherpa y continúa a pie a cumplir sus otros cometidos.

A la caída de la tarde llegamos al "Portezuelo Manso" (5.200 m), en medio de una tímida llovizna de nieve. Plantamos las tiendas isotérmicas rápidamente para protegernos del frío, cenamos e intentamos descansar, la altura a partir de ahora nos atacará con otra de sus peculiaridades: el insomnio. ¡A soñar despiertos muchachos!

## 12 ENERO

Hoy queremos llegar al refugio Berlín, liberamos a Josep M.<sup>a</sup> de su mochila y se adelanta en una zona que aunque cubierta de nieve presenta poca pendiente. (Delante nuestro el "Gran Acarreo" que desciende desde la base de la cima como un inmenso manto de tierra y piedras hasta este pequeño rellano que forma el "Portezuelo Manso" y el "Nido de Cóndores").

Cada vez la respiración es más pesada y debemos descansar muy a menudo, cada 5 o 6 pasos. Hay que andar muy despacio, muy lento; Josep M.<sup>a</sup> con la moto no puede ir al ritmo que él desea, debe aprovechar cuando la moto "agarra" y tirar arriba lo máximo posible, lo que le produce unos cansancios fuertísimos a modo de ráfagas. El tiempo continúa siendo muy bueno y formamos grupo con los dos andinistas argentinos y un cadete también argentino, Pipo Ugarte, precisamente el hijo del militar que montó todos los refugios que vamos utilizando.

A media tarde llegamos a los 6.800 metros de altitud, escondidos detrás de unas rocas están los tres refugios: Berlín (construido o pagado por unos alemanes), Plantamura y Libertad (antes llamado Eva Perón.... ¡hasta esta altura llegan las depuraciones!). De los tres sólo dos se pueden usar, el otro está lleno de nieve/hielo; es la nevera, en él se puede encontrar cualquier tipo de comida en perfecto estado de conservación.

Hay que beber mucho y el agua sólo se consigue fundiendo nieve, pero conseguir que calienten los fogones de propano o butano a esta altura ya es una proeza.

Debemos permanecer el mínimo

de noches en este refugio puesto que recuperarse a esta altura (6.800 m) es muy difícil, casi imposible.

## 13 ENERO

Iniciamos el ataque a la cumbre, no pretendemos hacerlo en un día, no sabemos cuántos, pero dejaremos la moto lo más arriba posible y bajaremos a pernoctar, al día siguiente volveremos a subir hasta la moto para continuar y así sucesivamente.

Todos nosotros hemos salido con mucho ímpetu y muchísima moral, el frío es muy fuerte y debemos protegernos bien, el motorista debe vigilar sus pies y los caminantes sus manos (las partes que menos ejercicio realizan). El sol quema sin compasión, intentamos taparnos la nariz con el vendugo pero dificulta la respiración, ¡fuera! nariz al aire y mucha crema antisolar; con todo, la piel de la nariz caerá un par de veces.

El tiempo, el factor más decisivo, continúa sin tormentas y parece que no se avecina ninguna, esto sí que es tener suerte. ¡Que dure! El avanzar para el motorista empieza a ser penoso, el primer tramo, justo a la salida del refugio es un pedregal, lo que permite un poco más de agarre a la moto, pero pronto se termina y luego de superar tres grandes escalones de roca empieza otra vez el maldito acarreo o tartera.

Josep M.<sup>a</sup> se ve obligado a realizar grandes esfuerzos y su físico lo va encajando, no puede hacer avances largos por culpa de la respiración, se ahoga. Casi de una manera ininterrumpida su cerebro es golpeado por un suave tam-tam, es el ritmo de su pulso. Pero poco a poco avanza sobre la moto, la hace avanzar. La moto muchas veces, como si se rebelase, se encabrita y Josep M.<sup>a</sup> debe doblegarla, la cala y se deja caer sobre el manillar para descansar un rato.

Santi, junto con los argentinos, abre el camino y nos va esperando, Joan y Jaume acompañan a Josep M.<sup>a</sup> indicándole el mejor camino y vigilándolo de cerca y Pep y de un lado a otro buscando siempre el mejor enfoque para sus cámaras.

Luego de atravesar penosamente una larga clapa de nieve dejamos la moto debidamente protegida a 6.600 m y bajamos al refugio antes de que oscurezca.

Estamos sumamente fatigados. Jaume administra pastillas para dormir, hay que descansar a toda costa, mañana continuamos.

Salimos de madrugada hacia arriba, a paso muy lento, tardamos unas tres horas en llegar a la moto. Josep M.<sup>a</sup> se monta en ella, arranca a la primera y vuelve con la misma canción del día anterior: avanzar, avanzar.

De herramientas Joan sólo lleva alicates, llave de bujías y destornillador, además de alguna bujía y enganches de cadena.

Josep M.<sup>a</sup> hace subir la moto cada vez más arriba, metro a metro, la rueda trasera resbala, se hunde, se clava. Descansar y volver a intentarlo, apuntala las piernas donde puede y con su cuerpo imprime a la moto un impulso que le permita iniciar el avance y avanzar unos metros más. Josep M.<sup>a</sup> Lladó rinde al límite de sus fuerzas, está continuamente al borde de la fatiga total.

Nosotros siempre pendientes de él, con la esperanza puesta en él; verlo avanzar es un respiro para nosotros, cada vez que cae exhausto de cansancio callamos y esperamos.

A los 6.700 m un paso difícil, el más peligroso. Una inmensa clapa de nieve con mucha pendiente; hay que atacarla de lado (mínima pendiente) y por el sitio con menos longitud de nieve, el sitio ideal es uno de sus extremos. Sólo hay un inconveniente, a 5 o 6 metros por debajo de la ruta escogida se abre un enorme precipicio. Dudamos. Pensamos en un posible resbalón. Nos reprochamos los unos a los otros el no haber querido llevar la cuerda por el peso. Hay que avanzar y lo hacemos. Para empezar marcamos la ruta pisando bien la nieve haciendo una especie de carril, luego la forma de avanzar es la siguiente: Jaume prácticamente clavado en la nieve con ayuda del "piolet" avanza lentamente y de forma paralela por debajo de Josep M.<sup>a</sup> proporcionándole en caso de necesidad el apoyo lateral y Joan clavado también le protege del resbalón por detrás. Muy lentamente logramos superar este paso de 20 m aproximadamente.

Respiramos. Al llegar a los 6.800 m la pendiente crece de golpe, unos 45 grados, es el inicio de la "Canaleta", todo el mundo nos habló de este último tramo, 200 metros más arriba la cumbre, vemos la cruz que corona la cima Norte del Aconcagua de 7.035 metros.

Atacamos la "Canaleta", el terreno no ofrece ninguna consistencia y la rueda se hunde. El cansancio es terrible y el esfuerzo del piloto llega a límites peligrosos. Los pulsos deben oscilar por las 140 pulsaciones por minuto. Vamos a bajar, dejamos la moto al pie de la Canaleta e iniciamos el descenso.

Al poco rato aparecen las consecuencias del gran esfuerzo realizado, un leve desvanecimiento hace presa en Santi y al piloto Josep María, afectándoles con falta de fuerza en las piernas. Los ayudamos a bajar, el descenso es torpe, lento y alto peligroso, la noche se nos ha echado encima y no vemos el camino, Pep llega al refugio y vuelve con linternas. Podemos continuar. Finalmente llegamos a los refugios en un estado bastante deplorable y nos encontramos con los refugios llenos de gente durmiendo. ¡Bien!

Nos metemos donde podemos y como podemos.

(CONTINUA EN EL PROXIMO NUMERO)