

EXPLICADO POR SUS PROTAGONISTAS

LA EXPEDICION BARCELONA EL CABO

CAPITULO 2

NOS CONOCIMOS...

Josep M. y Jaume formaron parte, junto con los amigos Godó, Bernaus, Traveset, Bou y Casas de la Expedición Igualada-Kilimanjaro (julio 74 - enero 75), recorriendo 40.000 km a través de África con dos motocicletas Bultaco Sherpa T350 y un Land Rover, consiguiendo por vez primera en la historia que un piloto con su motocicleta, y únicamente con sus propios esfuerzos, subieran a la altura de 6.010 m; el piloto fue Josep M. Fueron muchísimas las horas vividas conjuntamente, muchísimos los kilómetros recorridos uno al lado del otro, muchísimos los proyectos de conocer mundo en motocicleta.

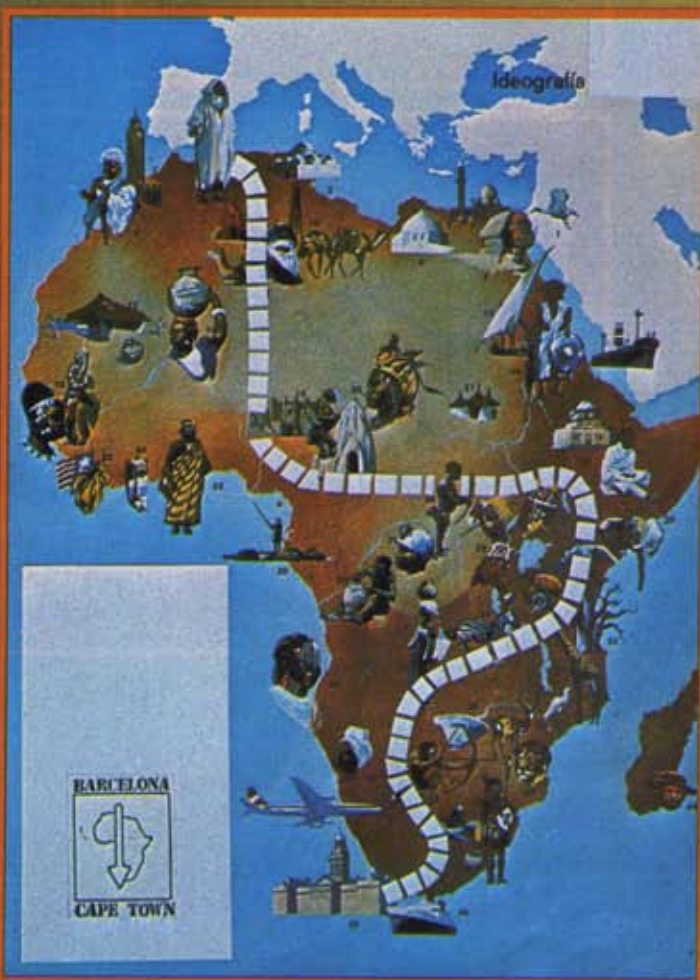
Xavier y Jaume, empleados en la misma empresa, amantes de la moto, habían realizado algunos viajes juntos y planeado otros (fuera de las horas de oficina, claro). No tardamos en juntarnos y elaborar un proyecto, salió una oportunidad y nos lanzamos.

EL PROYECTO...

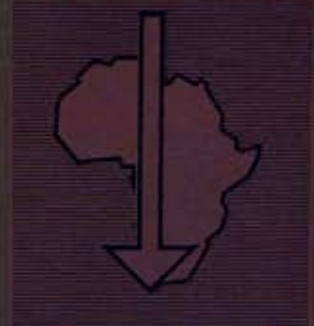
Consistía en efectuar un Raid Motociclista de Barcelona a Cape Town, puramente motociclista, o sea sin ningún vehículo de apoyo y efectuarlo en el mínimo de tiempo posible. Demostrando las posibilidades de la motocicleta de serie para viajes de esta índole, a la vez que recoger información y experiencia para promocionar y organizar este tipo de «raid».

Con la ayuda de informaciones de experiencias propias y ajenas (sobre todo francesas e inglesas), elegimos una ruta que se podía considerar la línea más recta (14.500 km) entre las dos ciudades. Estimamos que el tiempo a emplear podían ser 30 días y así era nuestro anagrama al salir:

Luego, ante la iniciativa del señor Mobutu (Zaire) y del señor Idi Amin (Uganda) de prohibir e imposibilitar el paso por sus fronteras, todo aumentó: kilómetros, días, lluvias y sobre todo la dificultad de los caminos. Con lo cual los kilómetros se transformarían en 18.000, los días en 70 y el anagrama... también se transformó:



BARCELONA



CAPE TOWN

LA OPORTUNIDAD...

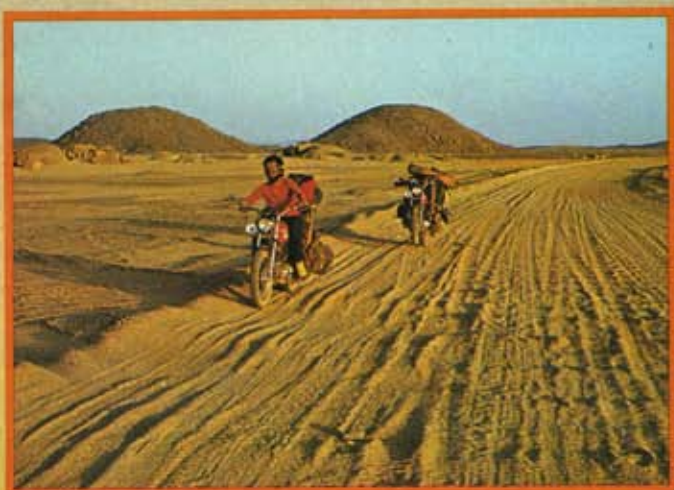
Se llamaba IMS (Patrocinios Internacionales del Motor, S. A.). Esta empresa se encargaría del aspecto comercial, financiera y explotaría el proyecto, de ma-

nera que nosotros pudiéramos dedicarnos exclusivamente al aspecto técnico y desarrollar la acción. Nos parecía un buen planteo, cada uno lo suyo. Pero también aquí la cosa se transformó; por motivos económicos la empresa se deshizo y nos de-

jó plantados en el mismo corazón de la selva africana, sin dinero y sin billetes de vuelta.

Viernes, 15 de agosto. Llevamos ya 2.200 km. Hemos entrado con mal pie en el Sahara.

Nos encontramos con Xavier en el oasis de Tadjemout, a la normal alegría de estar juntos otra vez se une la delirante visión de... ¡una piscina en pleno desierto! Bajo unas palmeras, un charco de agua marrón rodeado de una muralla de barro, con una puerta y un cartel mal redactado en francés anunciando que aquello es una «piscina» y advirtiendo que hay que pagar unas 10 pesetas para bañarse. Directos al agua.



El terrible ondulado, casi 2.000 kms como este trozo.



Uno de los 53 pinchazos que tuvimos a lo largo de la expedición.



Contraste con los sistemas para viajar por el desierto.



BARCELONA



CAPE TOWN



Pernoctamos en el kilómetro 523 de Tamanrasset a Agadéz.



Hemos dejado la arena, ahora será el barro... ¿Cuál de ellos peor?

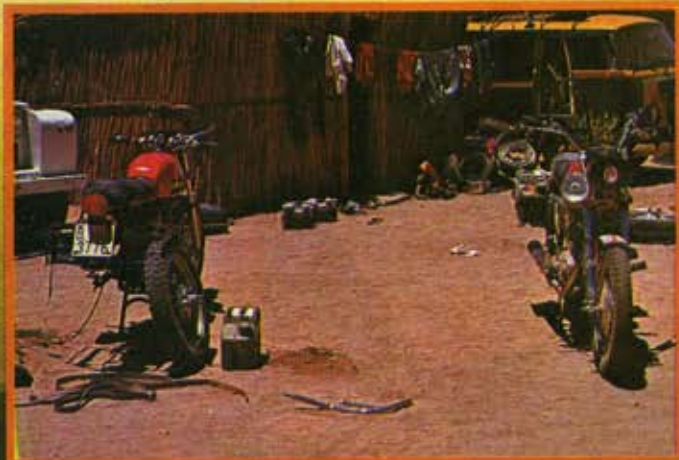


Ultimos momentos antes de separarnos.



Camping de Tamanrasset. Compañerismo internacional y «centro de operaciones».

¡Africa negra! El bullicio y la simpatía por todas partes, sobre todo en los medios infantiles.



«Chapuzas» para aguantar quizá sólo 10 kms.



En las aduanas gastaremos gran cantidad de tiempo, por esto, si podemos, nos las saltamos.

vestidos; luego pasaríamos por la puerta y pagaríamos. Nada de comida, algo de gasolina y agua potable a discreción 30 kilómetros más al Sur.

A lo largo de esta ruta «transahariana» te encuentras con algunos viajeros. Es realmente extraordinaria la sensación que te producen estos encuentros, son auténticas «explosiones» de vida. El ambiente desértico cobra un relieve y potencia estas manifestaciones de auténtica amistad humana. Sólo cuenta la condición de viajero del desierto y con ella sus leyes, la principal: la solidaridad.

la aprista con la nuestra y la otra se la lleva al corazón. Todos sus movimientos son suaves y elegantes; es muy alto, delgado, viejo y extremadamente pulcro, sus ropas, de impecable blancura, contrastan con las nuestras. Nos obsequia con agua y dátiles y tras estrechar nuestras manos continúa su camino. Nos deja perplejos su extremada elegancia.

Al amparo de unas altas rocas, un campamento. Estudiantes belgas en número de 18, chicos y chicas. Compraron, con el dinero recogido en sus universidades, seis antiguos

viajeros: al llegar a la tumba del santón o marabú (situada a 250 km al norte de Tamanrasset) debes dar tres vueltas alrededor de ella, asegurándote la suerte y ventura necesaria para atravesar con éxito el desierto; luego de dar las tres vueltas los cuidadores del lugar te obsequian con una taza de café caliente, que tomas muy a gusto. Te sorprende mucho encontrar café en medio del desierto, con lo difícil que es encontrarlo en las ciudades del resto del país.

Pero no todo es agradable; el seguir adelante siempre exi-

y Bangui (RCA) no se cerraría hasta 40 días después, en Nairobi (Kenya); una fuerte herida en la espalda, que se curaría a los 15 días y un dolor en la muñeca que continuaría durante los 70 días de la expedición, una vez en Barcelona se descubriría que se trataba del escafoides roto y se escayolaría la muñeca. En el aspecto material, quedaba fuera de uso una máquina de fotografiar y un objetivo.

El estado de Xavier y la caída de Josep Maria hacían temer por el futuro de la expedición. Veía con pesimismo la



Uno de los hospitales que atenderían a Josep M.^a. El único gasto en todos ellos serían 300 pesetas.

En el trópico de Cáncer nos cruzamos con una BMW con side, un modelo de los años sesenta; tres franceses en la moto y dos más en un Mehari que los apoya, vuelven a París y llevan ya unos dos meses.

En el horizonte, la silueta de dos camellos. Paramos. Lentamente vienen hacia nosotros un soberbio camello blanco montado por un tuareg (nómada) y otro camello más pequeño que lleva el equipaje. Se arrodilla el camello y desciende para saludarnos, una mano

camiones militares todo terreno y dos Land Rover, los cargaron de medicinas y los están llevando a unos misioneros de Haute Volga. Sabían de la expedición Igualada-Kilimanjaro y ahora conocen a dos de sus autores. Les dejamos perplejos con nuestro apetito.

Rodando por el desierto, una imagen insólita, casi un espejismo: miles y miles de botellas y latas de cerveza... vacías. Restos de una antigua base militar francesa.

En esta ruta «transahariana» existe una costumbre entre los



El marabú, hay que dar las 3 vueltas y la suerte te acompañará...

ge un esfuerzo, es un trabajo continuo el conducir estos motos excesivamente cargadas a lo largo del triturador «ondulados, sabrán de caídas y desfallecimientos, pero el afán de avanzar puede más que la fatiga... aunque exija sacrificios.

Las cadenas de arrastre se han estirado mucho, una se ha roto, hay que cambiarla. Descubrimos un agujero en la bolsa que contiene los recambios, hemos perdido las cadenas, coronas y cámaras («tacos» de costumbre). Es demasiado importante la pérdida para seguir adelante sin intentar buscarlos camino atrás. Josep Maria, el infatigable, se encargará de ello.

Tres horas más tarde, ante el campamento de los estudiantes belgas, se acerca cojeando un hombre con el brazo ensangrentado: es Josep Maria.

El balance de esta caída a 110 km/h sería: un codo abierto, que pasando por los hospitales de la pista. Nuestros cuerpos, de por sí mal alimentados de Tamanrasset (Argelia), Agadez (Níger), Kano (Nigeria)

continuidad del proyecto hasta que me encontré de nuevo con Josep Maria. Sus primeras palabras fueron: «Jaume, mañana continuamos».

El día 17 llegamos a Tamanrasset, Xavier y Josep Maria, directos al hospital, visita y medicinas gratis. El camping de esta típica ciudad turística es como un pequeño «centro de operaciones». Unas 30 personas de todas las edades y nacionalidades intercambian informaciones, preparan rutas, arreglan vehículos. Se ven Land-Rovers, furgonetas Volkswagen, 2 CV y 4 L. Desde aquí muchos emprenderán el regreso.

Debemos reducir peso en las motos, de nuestro equipaje eliminamos las dos ruedas de recambio, los trastos de cocina, trípode fotográfico y objetos de camping. Buscamos cadenas y las encontramos más delgadas, debemos adaptar los piñones, serrándolos y limándolos, unas horas antes de partir aparecerá un árabe con dos cadenas como las que queríamos. Confeccionamos nuevos

manillares, de hierro y completamente rectos, con tubo del portaequipajes. La estabilidad de la moto ha mejorado, por una parte menos peso y mejor distribuido, por otra la conducción con el manillar recto será más incómoda, pero provocará el desplazamiento del peso de nuestra cuerpo hacia adelante.

Nos ocupará tres días el dejar las motos preparadas y recuperar nuestra forma física. Aprovechamos para coser, lavar y practicar las relaciones internacionales alrededor de un estofado de camello o de un succulento «cous-cous». Visítamos el pueblo y nos mezclamos con los tuaregs en el mutuo deambular por los mercados, en donde te ofrecen de todo, sin olvidar la grifa y el hachís, cuyo principal cliente es el turista. Los dátiles son el alimento principal en nuestras provisiones.

Subimos hacia Agadez, la etapa más dura del desierto, son 700 km de arena con sólo una frontera en medio. La pista es extremadamente difícil, el martilleo continuo del rizado y los «zig-zags» provocados por la arena merman nuestras fuerzas y ánimos. Xavier Mora decide abandonar, no recuperado del todo de su fatal caída, es ahora víctima de una insolación. Xavier es consciente de los problemas que su estado plantea a la marcha del grupo, su estado puede empeorar y está empezando lo duro, los tres creemos que es prudente hacerlo ahora que sólo estamos a 80 kilómetros de Tamanrasset, más adelante podría ser fatal. La lógica es fría y pisa los sentimientos, es desagradable. El debe abandonar y nosotros debemos aceptarlo, son muchas ilusiones las que se sacrifican en este momento.

Son las 12 del día 20. Luna nueva. Dos motos salen hacia el Sur y otra hacia el Norte. ¡Hasta pronto, Xavier! Si lo logramos, tú también lo habrás logrado.

Las noches que no hace viento dormimos al aire libre, sin tienda de campaña, tomando la precaución de alejar el agua de nuestro lado para evitar las visitas de las víboras (que por lo que se ve también pasan sed). Las que sí nos visitarán muchas noches serán las simpáticas ratas-canguros, pequeños ratones con las patas traseras muy robustas y cola muy larga, que pegan

unos tremendos saltos, estos bichos buscan el calor de nuestro cuerpo, ya que las noches son frías en el desierto, su lugar preferido son nuestros cabellos. Estas primeras noches pensamos qué habrá sido de Xavier.

Mora tardaría 20 días en volver a Barcelona, conduciendo o montado en algún camión. Una rodilla, y de nuevo su cabeza (ahora ya con casco), sufrirían las consecuencias de otra caída. Cogería el «ferry» en Melilla y llegaría con una terrible disentería, tardando 20 días más en recuperarse.

Mi Ducati ya huele a quemado, es el embrague. En algunos sitios la «primera» es demasiado larga y hago patinar el embrague, con lo cual se calienta y no actúa. Los discos aún no están del todo quemados, patinan un poco.

Estamos entrando en Niger, país de transición entre el mundo árabe y el África negra. El Sáhara, que ocupa su mitad norte, avanza lentamente hacia el Sur, provocando una terrible sequía que amenaza la supervivencia de muchas vidas. El aspecto del desierto cambia, se vuelve más «típico», completamente llano y sólo arena, que generalmente es consistente, permitiendo circular fuera de la pista a promedios de 80 km/h; nos recuerda el Sáhara occidental (español) y Mauritania. La pista está señalizada, a cada kilómetro un barril con un palo de unos dos metros encima, y es precisamente en esta ruta donde viviremos un episodio que no olvidaremos jamás.

Una cosa que nunca hay que hacer en el desierto es abandonar la pista, salirse de ella para muchos ha significado la muerte. Si te ocurre algo debes permanecer en la pista y no moverte, alguien pasará y te encontrará, si estás fuera de ella estás fuera del mundo. Los palos te ofrecen una ayuda importante, puedes circular por fuera de la pista tomando la precaución de divisar siempre el próximo palo y dirigiéndote allí; de vez en cuando debes rodear alguna duna. Pues bien, en un rodeo de varias dunas perdimos el palo, no le dimos importancia, nos creíamos en la orientación correcta y circulando a gran velocidad pensamos que pronto encontraríamos el siguiente. Pero no fue así. Comentamos la necesidad de volver a la pista, al cabo de unos minutos

divisamos un palo y allí nos dirigimos, pero resultó no serlo, era un estrecho matorral que con el efecto óptico que produce el calor desprendido del suelo se alargaba hasta parecer una señal. El horizonte se cubrió de matorrales-palos (!). Nos orientamos con el sol y seguimos. Comprobamos la gasolina y nos damos cuenta de que Josep Maria la está acabando, la fuerte evaporación y un pequeño escape que no habíamos detectado fueron los culpables; pasamos toda la que le queda a mi moto y la remolco con una cuerda. Empezamos a sudar más de lo normal. Volvemos a orientarnos y decidimos forzar la trayectoria de manera que incidamos perpendicularmente a la pista y poder encontrarla antes... si la orientación es buena; de lo contrario nos iremos adelantando en el desierto..., cada vez más lejos de la pista.

Mientras nos remolcamos vamos pensando qué puede ocurrir si nos quedamos fuera de la pista sin gasolina, nos queda poca agua y las posibilidades de que nos vean son nulas, la policía puede detectar nuestra pérdida, pero al cabo de muchos días... ¿y por dónde nos buscan? Nuestro cerebro bulle, recuerdas historias trágicas del desierto, tienes más sed. Nuestros ojos se desorbitan buscando un barril, un palo, es una obsesión. No hablamos, pero al cruzar nuestras miradas lo decimos todo, nuestra carne se pone de «pell de gallina». Me miro la moto, como suplicándole que no se pare, le estoy hablando y se lo explico todo para que comprenda que no se le puede terminar la gasolina: «¿Es que no entiendes lo que puede pasar?», le digo.

¡Un palo! En el horizonte una señal, inconfundible. Ya nada importa, la pesadilla ha terminado, nuestros ojos vuelven a hablarse. A los pocos minutos se termina la gasolina, es igual, estamos en la pista y a sólo 40 km de Areit, ciudad donde prácticamente termina el desierto. Se nos termina también el agua, con las motos montaremos un pequeño refugio, en su interior dormiremos (para no consumir energías y evitar el sudor) hasta que alguien pase. Nos sentimos salvados, pero en nuestro cerebro han quedado los surcos de unas impresiones y sus reacciones, que indudable-

mente influenciarán, a partir de ahora, en nuestro ánimo.

A las pocas horas, un Land Rover nos vendía un par de litros, lo justo para continuar remolcando hasta Arlit.

A partir de ahora, y hasta la frontera con Nigeria, todo serán mezclas: la arena con hierbas verdes, el sol con nubes de lluvia y los musulmanes con los negros africanos. Cuanto más al Sur más desenfado y espontaneidad en sus habitantes. ¡La cosa se alegra!

Hace un par de días deseábamos el agua y ahora la aburrimos. Los torrentes que cruzan la pista suelen ser peligrosos si coincides con lluvias. Cerca de Agadez, por la noche, el peor de todos: el agua que baja con furia cubre un ancho de unos 90 metros y con una altura de casi un metro. Josep Maria encima de la moto y yo a pie, apoyándome con todas mis fuerzas en el equipaje a contra corriente, a mitad de camino tenemos temores de no conseguirlo: el agua nos quiere arrebatar, intenta despegarnos del suelo, casi lo consigue. Una moto y luego la otra. Por primera vez en nuestra vida el agua nos había impuesto respeto.

Con la salvedad de algunos tramos (con sus consiguientes caídas y revolcones) la pista va mejorando. Una vez saltada la aduana de Niger entramos en Nigeria, empezamos a hablar inglés y encontramos buenos tramos de asfalto. Conocemos a tres parisienses que van en un Land Rover y una MZ 125 cc, procedentes del Senegal. Ante nuestro aspecto lo primero que hacen es recomendararnos un restaurante 50 kilómetros más al sur. Restaurante asfaltado, y unas 1.000 pesetas menos.

En Nigeria el aspecto es ya totalmente diferente, estamos ya de lleno en el África negra, el país es caro, a excepción de la gasolina (8 pesetas litro de Super). Luego de unos 600 kilómetros de asfalto y semi-asfalto nos encontramos con unos 30 km de barro, que acabarán con nuestras fuerzas y con el embrague de mi Ducati.