

La aventura de los igualadinos

EL KILIMANJARO ESCALADO EN MOTO

Texto:
SANTIAGO
GODO RODES

Fotos:
JOSE
BOU FARRERAS

Estamos en la cima del Uhuru-Peack, a 6.010 metros de altura. Hemos invertido 111 días y efectuado 20.982 kilómetros, siempre rodando con un Land-Rover y las dos motos Bultaco, marca Sherpa, modelo «T». Los españoles somos los primeros en alcanzar, sin ayuda de cuerdas, esta cima. Esta es la máxima altura lograda, por ahora, con una motocicleta.



Primera rotura de ballesta en pleno desierto del Sahara. Procedemos a la descarga de los 1.600 kilos de equipaje y utensilios (llevábamos 600 de exceso). Nuestro mecánico, Julio Bernaus, nos da lecciones de la mecánica del Land-Rover al propio tiempo que efectúa la reparación.



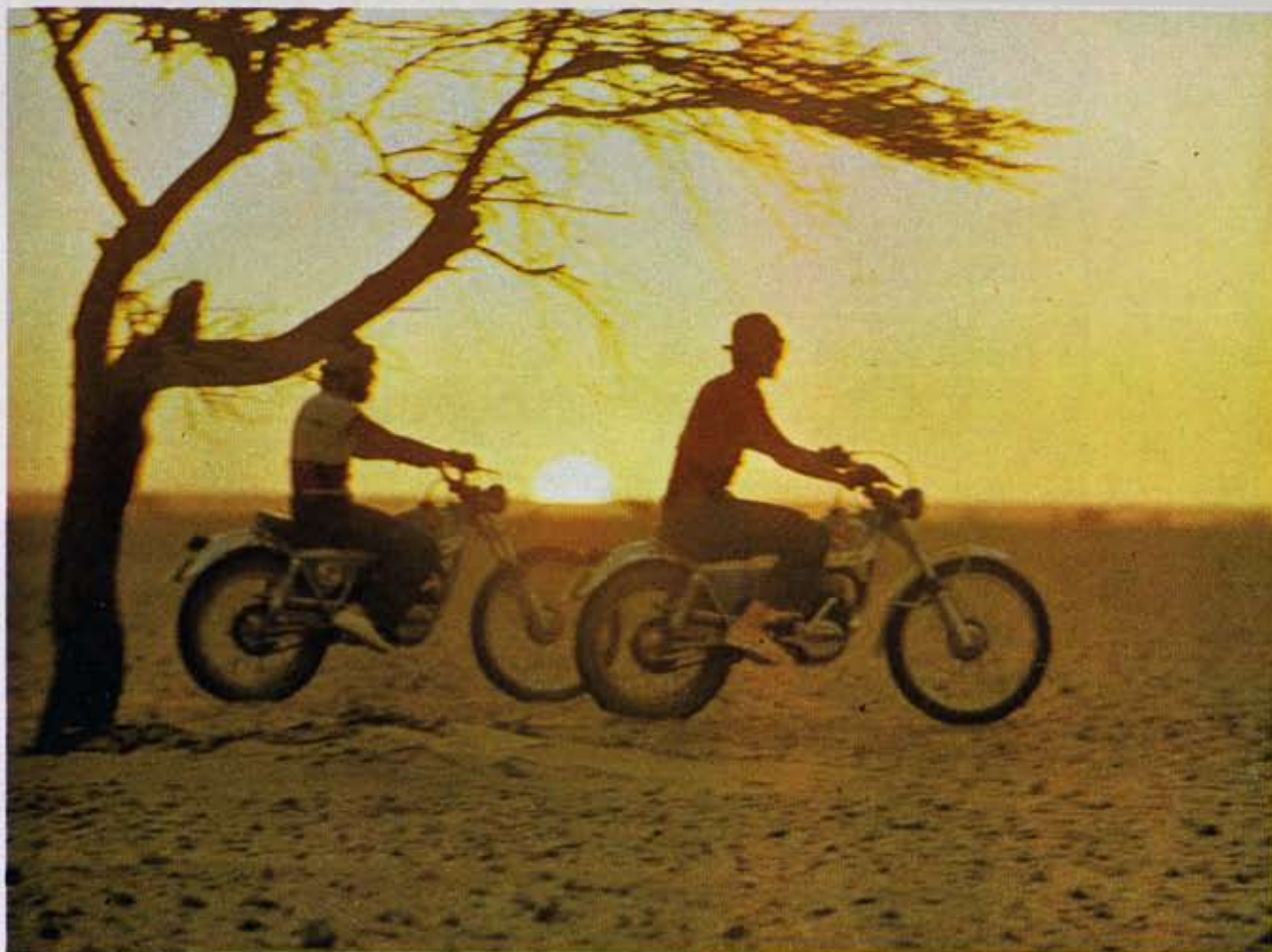
Ya en Mauritania, con brújula y dificultades de calor, hay tema para meditar. Las puestas de sol son breves pero magníficas y juegan a espejismos con las motos.

IGUALADA dista 68 kilómetros de Barcelona. De Igualada sale el 70 por ciento de las suelas que rematan el calzado español. Y como las suelas son para caminar, de Igualada surgen también aventuras de larga andadura como la que ocupa este reportaje y que cuenta en primera persona uno de sus protagonistas:

La idea nació en la cabeza de Jaime Travesset Martorell, al regreso de una expedición en moto a Laponia. La idea era salir de Igualada y a golpe de aventura plantarse a los pies del Uru-Peack, de 6.010 metros de altura, en Tanzania, y subirlo en motos «todo terreno». Esto significa simplemente recorrer 25.000 kilómetros, atravesar España, Marruecos, Sahara, Mauritania, Senegal, Malí, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Dhomey, Nigeria, Camerún, República Centroafricana, Zaire, Ruanda y Tanzania y plantarse luego en la cumbre helada del monte a lomos de motocicleta. Se había previsto en principio emplear cuatro meses como máximo para este paseo.

Lo primero fue formar el equipo, que estuvo compuesto íntegramente por igualadinos. Jaime Travesset Martorell, de 25 años, sería el jefe del grupo. Se necesitaba evidentemente un buen mecánico capaz de arreglar sobre la marcha los problemas que planteasen tanto el Land-Rover como las motos; éste fue Julio Bernaus Bernaus, de 31 años. La fotografía y la filmación quedaron a cargo de José Bou Ferreras a quien se incorporó después Juan Mollá Parera, un cineasta amateur con varios premios en su historial, que reforzaría la filmación al pie del Killimanjaro. A Bou se le encargó también de la secretaría administrativa del grupo.

Sabíamos que los organismos de los expedicionarios iban a estar sometidos a los efectos de



los más contradictorios climas (de hecho aguantamos 58 grados en la selva mauritana en plena época de lluvias y 20 grados bajo cero en la escalada) y Jaime Llansana Marcé, de 26 años, fue el encargado de vigilar el estado físico de todos.

José María Lladó Costa, el penjamín del grupo, con 18 años, iba a ser con su frialdad y precisión en el manejo de las motocicletas una de las piezas clave de la subida. Al que esto escribe, Santiago Godó Rodés, de 40 años, creo que lo incorporaron al grupo por «viejo» y por algunas expediciones tiempo ha,

cuando estas aventuras andaban muy en mantillas. José María Casas Busqué y Paco Florensa Abadal completaron la expedición, que se dividió en dos equipos: el «A», sobre el que caía el peso específico de cumplir lo propuesto, y el «B», encargado de arropar a los del primer equipo.

La financiación

Naturalmente, una aventura de este tipo exige un esfuerzo de inversión previa. Se necesitan vehículos, recambios, comida, medicamentos, material de montaña y un complejísimo aparato

administrativo de documentos, visados, permisos... Según los cálculos previos, el coste total de la expedición sólo andaría cincuenta mil pesetas por debajo de los dos millones y medio. Comenzaron las gestiones cerca de la industria local y conseguimos numerosos apoyos con diferentes compromisos: nuestra ciudad tiene un Museo del Cuero que figura entre los tres primeros de Europa. Nosotros nos comprometimos a enriquecer su colección con las piezas interesantes que encontrásemos en el viaje. También llevamos con nosotros prendas de la industria de confección

**La aventura iba a costar
dos millones
y medio de pesetas**



Tan-Tan-Tarfaia es ya una pista difícil. Aquí trabajamos amistad con el reino de Mulana. Costas preñadas de dificultades en donde más de un barco dormita el sueño eterno.

Los seis días retenidos en Tamba-Counda (Senegal), en espera de la plataforma que nos lleve hasta Bamako (Mali), nos deparan la ocasión de viajar en ferrocarril con el Land-Rover, las dos motos y la tienda de campaña que nos sirve de cómodo vagón-litera.



En Togo realizamos una demostración de las motos ante el ministro de Finanzas

local para preparar reportajes con paisaje y modelos africanos. Una Banca local también nos ayudó y la casa Bultaco nos cedió dos modelos Sherpa T que serían regaladas si conseguíamos plantarlas en la cumbre del Kilimanjaro. Las motos y un Land-Rover especial modelo 109 eran los vehículos del grupo. Poco a poco reunimos la mayor parte de lo necesario, aunque es cierto que iniciamos el viaje con un déficit apriorístico de 250.000 pesetas con relación a lo presupuestado. Salimos el 5 de julio.

Una vez en Africa comienzan las imágenes insólitas y los también insólitos problemas. De Tantan a Tarfaia rompemos dos bridas. Conseguimos reponerlas en pleno Sahara al precio de 2.800 pesetas cada una. Las mismas bridas nos costarían después en una ferretería de El Aaiun 69,40 pesetas. En el desierto de Mauritania tuvimos que emplear la brújula y vimos los primeros espejismos. También supimos lo que era la sed: bebíamos 13 litros diarios de líquido por cabeza. En Tambacunda tuvimos que esperar siete días para cargar los vehículos en una plataforma móvil. En

Costa de Marfil estuvimos a punto de volcar al atravesar el Poto-Poto. En Ghana, a los obstáculos naturales de cualquier recorrido

se suman la corrupción policial, los 54 controles militares y el pequeño caos provocado por el reciente cambio del sentido de marcha de izquierda a derecha. En Lomé, la capital de Togo, realizamos una demostración oficial de las Bultacos ante el ministro de Finanzas y el coronel jefe de la policía. En Dahomey encontramos modelos improvisadas y comenzamos a cumplir nuestros compromisos fotográficos.

Entramos en Nigeria con recelo; todo el mundo nos había hablado pestes del país. Llegamos a Lagos, la capital, un sábado en plena «Fiesta de los ladrones», una especie de carnaval en el que los comparsas sacudían garrotazos a quien llevaba zapatos. Gracias a la colaboración de un simpático policía conseguimos atravesar la ciudad en sólo seis horas. Atravesamos Biafra en plena campaña de represión contra los Ibos. En Camerún empezamos a notar que los Carnets de Pasaje de Aduanas enflaquecían rápidamente. Sólo nos quedaban hojas para dos países más. Antes de salir nos habían dicho que con once hojas era suficiente, ya

que en la mayoría de los países no nos lo iban a pedir. En realidad, nos las pidieron en todas partes salvo Marruecos, Argelia, Sahara y Ruanda. Natural-

mente, hubo que avisar al equipo B para que consiguiere carnets nuevos. Seguimos.

Lo primero que se ve al entrar en la República Centroafricana es a los chinos enseñando a cultivar el campo a los campesinos locales. La gasolina y el gasoil hay que conseguirlos de estraperlo y el precio depende del humor de los musulmanes negros que controlan el negocio. En revancha, encontramos la fruta más barata del mundo: 57 plátanos nos costaron 7 pesetas.

En Zaire entramos con evidente mal pie. Rompimos una ballesta, volcamos por primera vez y en la primera noche en el país nos robaron ropa, algo de dinero y la documentación. Afortunadamente, conseguimos recuperar ésta y seguimos con mala suerte: volcamos siete veces más, nos volvieron a robar (botas y cuatro sacos de dormir), se estropeó el piñón de la distribución y a las puertas de Ruanda se volvió a romper una ballesta. Como ejemplo de la suerte que tuvimos basta decir que para recorrer 6 kilómetros necesitamos tres días.

En Ruanda, el Carnet de Pasajes de Aduana nos dijo adiós definitivamente y nos encontramos con la siguiente alternativa: o pagamos sesenta mil pesetas o no conseguimos un carnet nuevo.

En el Zaire las conocimos de todos los colores. Al robo de documentos, rotura de ballestas, vuelcos y desgaste del piñón de distribución hay que añadir el fanon

el tan temido poto-poto en las épocas de lluvia. Precisamos de tres días para cubrir seis kilómetros. La ruta de Aturukwe-Beni-Comanda nos impuso respeto.

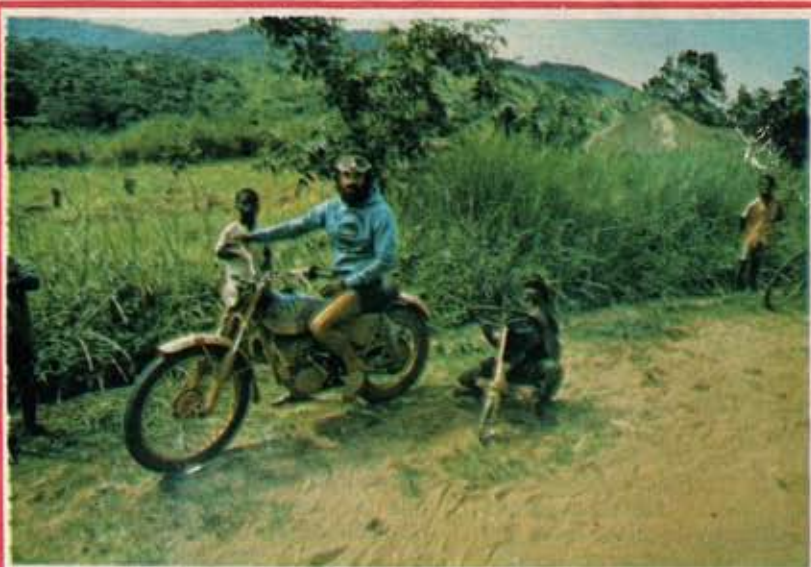


Los tripulantes de las motos pueden pasar la frontera y entran en Tanzania. El equipo B nos aguarda en el Marangu Hotel. Los otros cuatro miembros del equipo A pasamos una semana incomunicados en la frontera, en una tensión insoportable, con poca comida y sin apenas agua potable.

El mes más largo

Por fin, «nos rescatan» con nueva documentación. Llegamos al

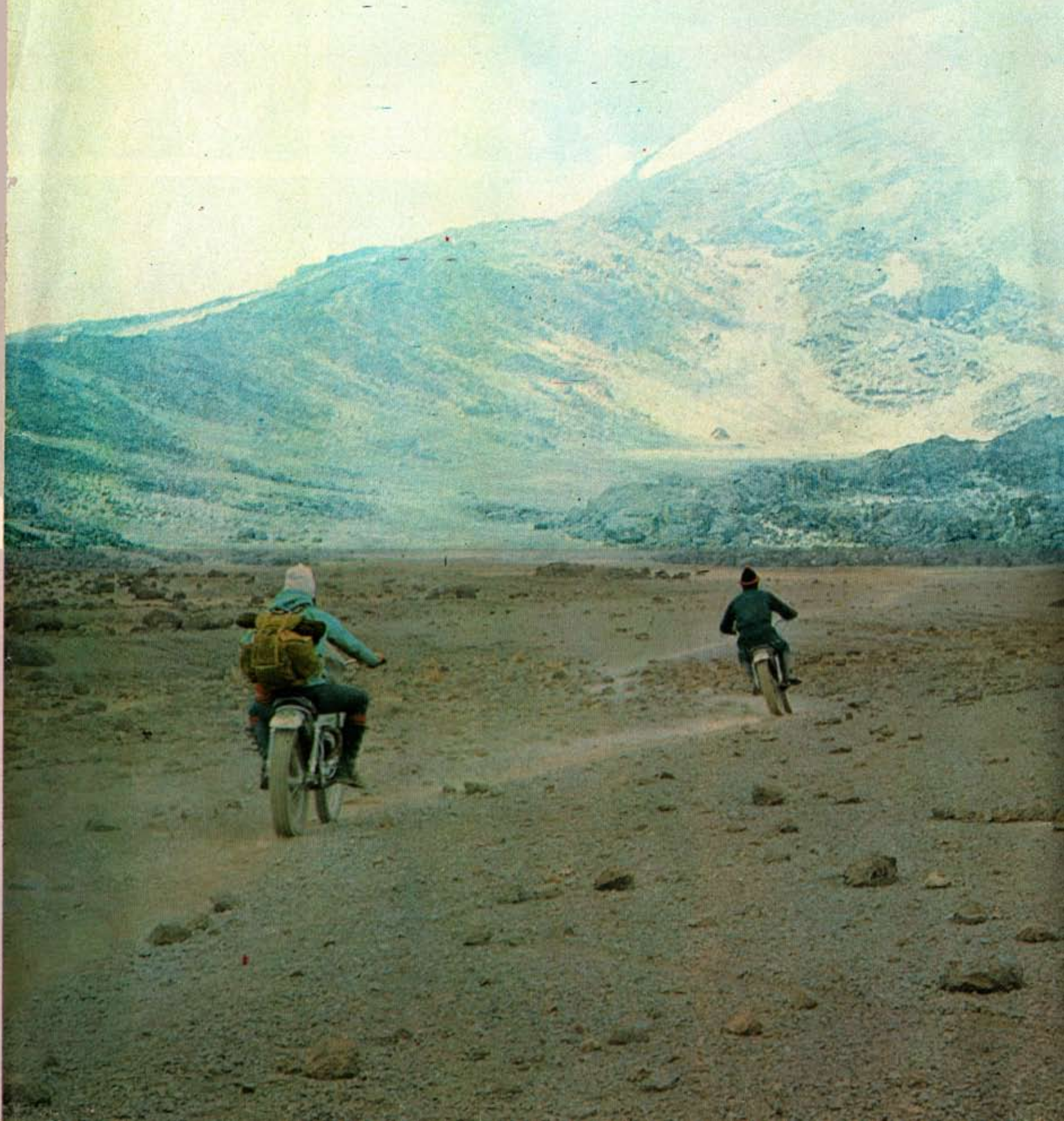
En el ex Parque Alberto fue nuestro primer contacto con la fauna salvaje. Sin duda las ganas que teníamos de ver animales en plena libertad perdona nuestra imprudencia, y en especial la de José María Lladó, en acosar a una manada de búfalos y hacer un plante delante de un elefante.



Los chiquillos rodeaban las motos por doquier. Eran el arma que nos servía de gancho para comenzar una amistad. Más de uno, con sus habilidades e ingenio, siempre con cara seria, desafió a nuestro jefe de expedición, Jaime Travesset, a una carrera desigual.



**Al pie del Kilimanjaro
vivimos otra aventura:
la de la intolerancia**



... en el artículo original siguen tres páginas más