



Una Sherpa T en la cima de Africa

A finales de 1974, posiblemente bajo el influjo de la travesía en moto por el Himalaya realizada el año anterior por García Nieto, Puig Bultó, Pascual, Samsó, Solé Guillaume y Dimas Veiga -que éste último explica en su libro *Himalaya Namasté*-, un grupo de aventureros y trialistas catalanes decidió lanzarse a la conquista del Kilimanjaro, el monte más alto de África, también sobre Bultaco Sherpa T. El relato de su ascensión, que incluye un azaroso periplo alrededor del continente negro, no tiene desperdicio. Y sólo es la primera parte...

Texto/adaptación: Jaume Llansana/MG

Fotos: Josep Bou

Unos 20.000 km separan Igualada, ciudad catalana al lado de Barcelona, del monte Kilimanjaro situado en Tanzania y cuya altitud alcanza los 6.010 metros. Una ruta que, sin ser la más recta, transcurre por Marruecos, Sahara Occidental (ex Sahara Español), Mauritania, Senegal, Malí, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Camerún, República Centroafricana, Zaire y Ruanda. En esta ruta y en un día cualquiera, comprendido entre el 5 de julio y el 30 de septiembre de 1974, podemos encontrar una rara familia metida en un aún más raro empeño.

Una Bultaco Sherpa T 350 (con kit de Alpina) se para por falta de combustible; su conductor, Josep Maria Lladó (18 años, estudiante de Ingeniería Aeronáutica) se echa a la sombra. Inmediatamente después aparece otra Sherpa igual que la anterior pilotada por Jaume Llansana (26 años, analista informático). Las dos motos han recorrido aproximadamente unos 100 km sin repostar. Ahora esperan tranquilamente la llegada de un Land Rover. Al cabo de un tiempo que puede oscilar entre 10 minutos y 3 horas aparece éste, inconfundible con su inmensa baca que le hace oscilar como un débil barquito. De su interior desciende Santi Godó (40 años, comerciante de material de oficina) buscando el jerrican para repostar las motos, y Josep Bou (24 años, fotógrafo), que aprovecha para captar alguna imagen. Preparándose para el relevo en la conducción de las motos tenemos a Jaume Travesset (25 años, vendedor de género de punto) y a Juli Bernaus (32 años, mecánico).

Esta extraña familia está atravesando África para llegar al pie del Kilimanjaro y con estas motos alcanzar su cima de 6.010 metros de altitud. La gente los contempla a su paso. Unos creen que quizá están medio locos, otros están seguros de ello. Echemos un vistazo su diario de ruta...

Septiembre, 10

Llegamos al Marangu Hotel, en Moshi, cerca de la base del Kilimanjaro, donde se organizan las subidas a la cima y se contrata todo lo necesario. Allí ya nos espera un amigo que a partir de ahora formará parte de la familia, Josep Maria Casas (20 años, estudiante de Biología), desplazado en avión desde Igualada para ayudar en la ascensión y el regreso ¡Bienvenido!

Nuestro primer problema, el que socavarán más nuestra moral y tardará más en resolverse, es la obtención del permiso para ascender en moto. Vamos preparados para las más virulentas enfermedades y nos pilla la más común: la burocracia...

Hace tiempo que la dirección del Parque Nacional del Kilimanjaro decidió, con sus asesores noruegos y velando por sus intereses, no dejar pasar más motos ¡A pata todo el mundo! Y es que el Kilimanjaro tiene ya más de una historia de ascensión en moto. En 1973 el neozelandés Bill de Garis subió al Uhuru Peak con una CZ de cross y la ayuda de porteadores, que en más de una ocasión usaron cuerdas para arrastrarlo. Esto ocurría en marzo; en noviembre aparecen los franceses Pierre Barret y Christian Lacombe, que conseguirán llegar con sus dos Yamaha de trial al Gilman's Point, también tirando de ellas con cuerdas. Meses después otros franceses entre los cuales figura Frank Lucas, importador de Bultaco en el vecino país, llegan con misma intención. Los administradores del Parque, que ya andaban medio mosqueados, les niegan el paso. Ante este panorama, los franceses no se cortan un pelo: desmontan las motos y se cuelan en el Parque. Después se tomaría la decisión de

no dejar pasar más motos y es justo en ese momento que aparecemos nosotros, tan campantes y con un permiso en el bolsillo que creemos más que suficiente. Durante 20 días buscamos las autorizaciones necesarias para entrar desplazándonos a la capital, Dar-Es-Salaam, y hablando con varias personalidades de la administración. Al final lo logra-





mos pero hay tiempo para desmontar por entero ambas motos, que llevan ya 20.000 km, y dejarlas impecables, incluso con el chasis recién pintado

Octubre, 21

Es nuestra segunda salida del Marangu Hotel, pero esta vez va en serio. El permiso de hoy es mejor (tiene más firmas). Con las motos Travesset y Lladó, los demás a pie junto con el guía y unos diez porteadores, llegamos a la barrera y aún hay problemas con los malditos papeles.

Godó y Casas descenden con una moto otra vez al hotel, los demás seguimos hasta el primer refugio donde esperaremos noticias.

El camino es fácil y antes de caer tarde ya estamos en el Mandara Hut, a 2.700 metros. Nos encontramos con un grupo de montañeros polacos, otro más numeroso de turistas americanos y algunos independientes. Nos han metido tanto en la cabeza que los de las motos molestamos que vamos algo acomplejados, pero afortunadamente estos complejos pronto desaparecen al confraternizar con todos. A la hora de la cena nos coge otro complejo, el de miserables; los americanos se hacen servir una buena cena subida del hotel mientras nosotros sacamos las latas de conserva... Por la noche todos duermen excepto uno de los independientes, que luego de fumarse una pipa de alguna hierba rara se pierde montaña abajo. Los porteadores lo andan buscando...





Octubre, 22

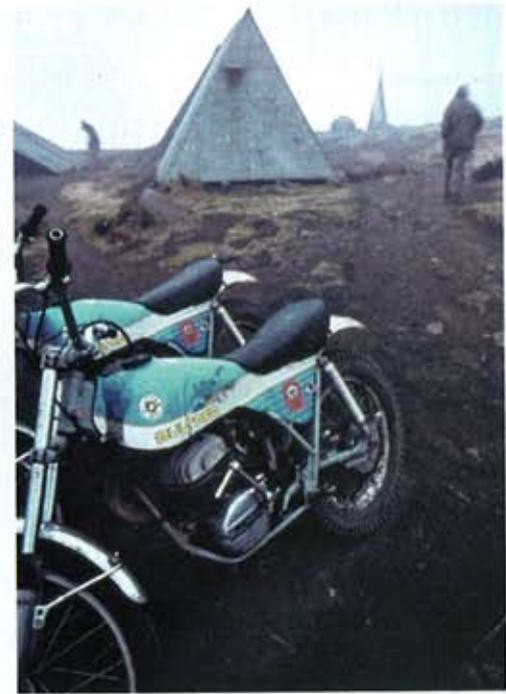
Todo el mundo sale hacia el siguiente refugio. Nosotros vamos a quedarnos y esperar a los compañeros que deben estar peleándose con alguien allí abajo. Para aprovechar el día decidimos hacer algo de aclimatación a la altura subiendo hasta mitad de camino del segundo refugio y volviendo a bajar. Al mediodía llegan Godó y Casas con la moto. Todo resuelto, podemos continuar y lo hacemos con mucha alegría.

Hasta ahora habíamos estado más pendientes de lo de abajo que de lo de arriba, en adelante será al revés, nuestros pensamientos están en la cima. Hacemos los últimos 2 km de bosque, espeso y muy húmedo, con gran cantidad de árboles de raíces aéreas; raíces que Lladó y Travesset deben atacar de frente para evitar el resbalón. Al final de esta cuesta empieza el llano, lleno de matorrales.

Lo primero que divisamos al alcanzarlo es un letrero prohibiendo hacer "MOTO". Presos de natural histerismo y para evitar que nos comiéramos el letrero el guía nos aclara rápidamente que en swahili, la lengua del país, *moto* significa *fuego*. Menos mal! El paisaje se va haciendo rocoso y aparecen las primeras nieblas, la temperatura empieza a descender, hemos rebasado los 3.500 metros. A última hora de la tarde

Los expedicionarios haciendo camping en los jardines del Hotel Marangu, donde pasaron casi tres semanas esperando a que les concedieran el permiso de ascensión al monte Kilimanjaro. El camino entre el primer y el segundo refugio discurría por una espesa zona boscosa.





La barrera de acceso al Parque Nacional, que tanto había tardado en poder ser franqueada... Las dos Sherpas en el segundo refugio, el Horombo, a 3.700 metros de altitud. Más arriba empezaron las dificultades, cuando la rueda trasera de la moto se hundía en la fina tartera.



llegamos al Horombo Hut (3.700 m), compuesto de dos barracones de madera con tejado de aluminio y con 12 literas en cada uno. Reencuentro con polacos y americanos. La jornada ha sido dura, sobre todo para los motoristas: muy difícil el sendero de las raíces y penosa la cuesta rocosa justo antes del refugio. Aplausos por parte de los americanos.

Octubre, 23

Día dedicado a la aclimatación a la altura. Después de contemplar la salida del sol iniciamos la marcha a pie hasta los 4.500 m. El Kilimanjaro es un conjunto montañoso formado por dos picos, el Kibo, que es el que normalmente se sube y alcanza los 6.010 m, y el Mawenzie, más escabroso, de casi 5.400 m. Justo en la cota de los 4.500 m ambos picos quedan unidos por una extensa planicie.

Comemos e iniciamos el regreso descendiendo al Horombo Hut para pernoctar. Hemos notado algún ligero dolor de cabeza y una pequeña pérdida de apetito. Lo que más nos duele son los pies, esto de andar es a lo que menos estamos acostumbrados. La noche es muy fría, llegando a los 12° bajo cero, y nuestro equipo es muy malo. El envío con el material de alta montaña no ha llegado. Según la compañía naviera estos paquetes deben andar por Copenhague...

Octubre, 24

Salida de todo el grupo hacia el siguiente refugio. Por el camino dejamos la última fuente de agua -hay que coger la necesaria- y la vegetación va disminuyendo hasta anularse. La senda es fácil para caminantes y motos, y la plani-



Parte del equipo de a pie ha conseguido llegar al Gilman's Point (5.800 m), Lladó está con una moto en los 5.500 m y Travasset con la otra en los 5.100. Todo el mundo está extenuado, no quedan más fuerzas para hoy, dejamos las motos donde están y bajamos al refugio.

...e supone un pequeño descanso. Los motoristas hacen varios viajes ayudando en el traslado de la carga. En todo momento, ante nosotros, el Kibo, volcán apagado con medio cráter cubierto de nieves perpetuas; vamos pensando como será el último tramo que intuímos difícil. Empezan también las molestias de la altura. En una palabra: nos infunde respeto. A primera hora de la tarde llegamos al Kibo Hut (4.800 m), el peor refugio de todos. En un rincón hay botellas de oxígeno usadas, que miramos con cierto recelo pensando qué puede ocurrir allá arriba. Nos acordamos también de Barret y Lacombe, que usaron oxígeno para dormir. Hay un

clima de ansiedad, impaciencia y curiosidad. Decidimos subir sin perder tiempo. Quedan unas horas de luz y hay que aprovecharlas. Travasset y Lladó atacan las tarteras de residuos volcánicos que durarán hasta arriba prácticamente. Es una dura zona de trial llena de *fiascos* y *varios*. No obstante, sitúan las motos unos 200 m más arriba del último refugio. La noche es mala por culpa del frío y de la menor presión del aire, que dificulta mucho la respiración.

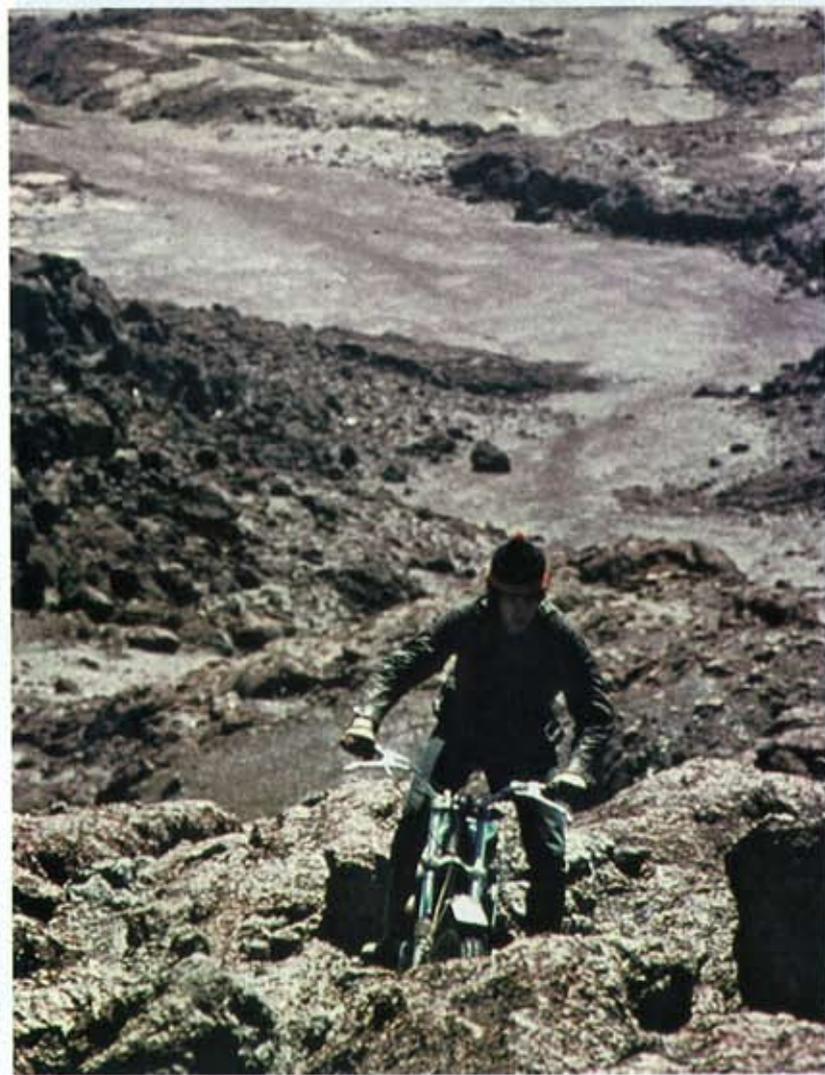
Octubre, 25

Salimos del refugio con ímpetu hasta donde están las motos. Bernaus arregla la carburación y continuamos





L I B Y A N Gidgeh → Kenel



El tercer y último refugio, Kibo Hut, a 4.800 metros de altura, era bastante precario. Durante el tramo final todo el mundo estaba pendiente de Josep Maria Lladó, que ascendía en zigzag, roca a roca, peldaño a peldaño, como si se tratase de una escalera.

hacia arriba, los caminantes esperan continuamente a los motoristas, que ven cómo aumentan las dificultades del terreno, las cuestas cada vez más pronunciadas y las tarteras pobladas de polvo y piedra pómez. Ya no se puede atacar de frente, hay que emplear el zig-zag para ir ganando metros. La altura afecta a todos en forma de punzantes jaquecas. Parte del equipo de a pie ha conseguido llegar al Gilman's Point (5.800 m). Lladó está con una moto en los 5.500 metros y Traveset con la otra en los 5.100. Todo el mundo está extenuado, no quedan más fuerzas para hoy, dejamos las motos donde están y bajamos al refugio. Mañana continuaremos. No es fácil tomar esta decisión, la moto de Lladó está cerca de la cima y sabemos que no podemos desperdiciar esfuerzos; volver a subir mañana será muy penoso y con posibilidades de que alguno de nosotros no pueda conseguirlo; existe además el problema de los porteadores y los guías. No queremos ni negociar la posibilidad de ayudar a la moto de Lladó para que consiga la cima, el planteamiento es claro: o se sube sin apretar o no se sube. Pensamos que de algún sitio saldrán las fuerzas para conseguirlo (al día siguiente Josep Maria nos daría la solución).

Por otra parte, la idea de hacer bivac queda prohibida -demasiado arriesgada- por nuestro guía. Una vez en el refugio analizamos la situación. Traveset, debido al gran esfuerzo de hoy, está

N O R T H



agotado y su recuperación es muy lenta. Empieza a presentar síntomas del *mal de altura*, por lo que mañana no cogerá la moto e intentará ascender a pie. Lladó se recupera del esfuerzo al igual que el resto del equipo, con lo cual renacen las esperanzas en el éxito final.

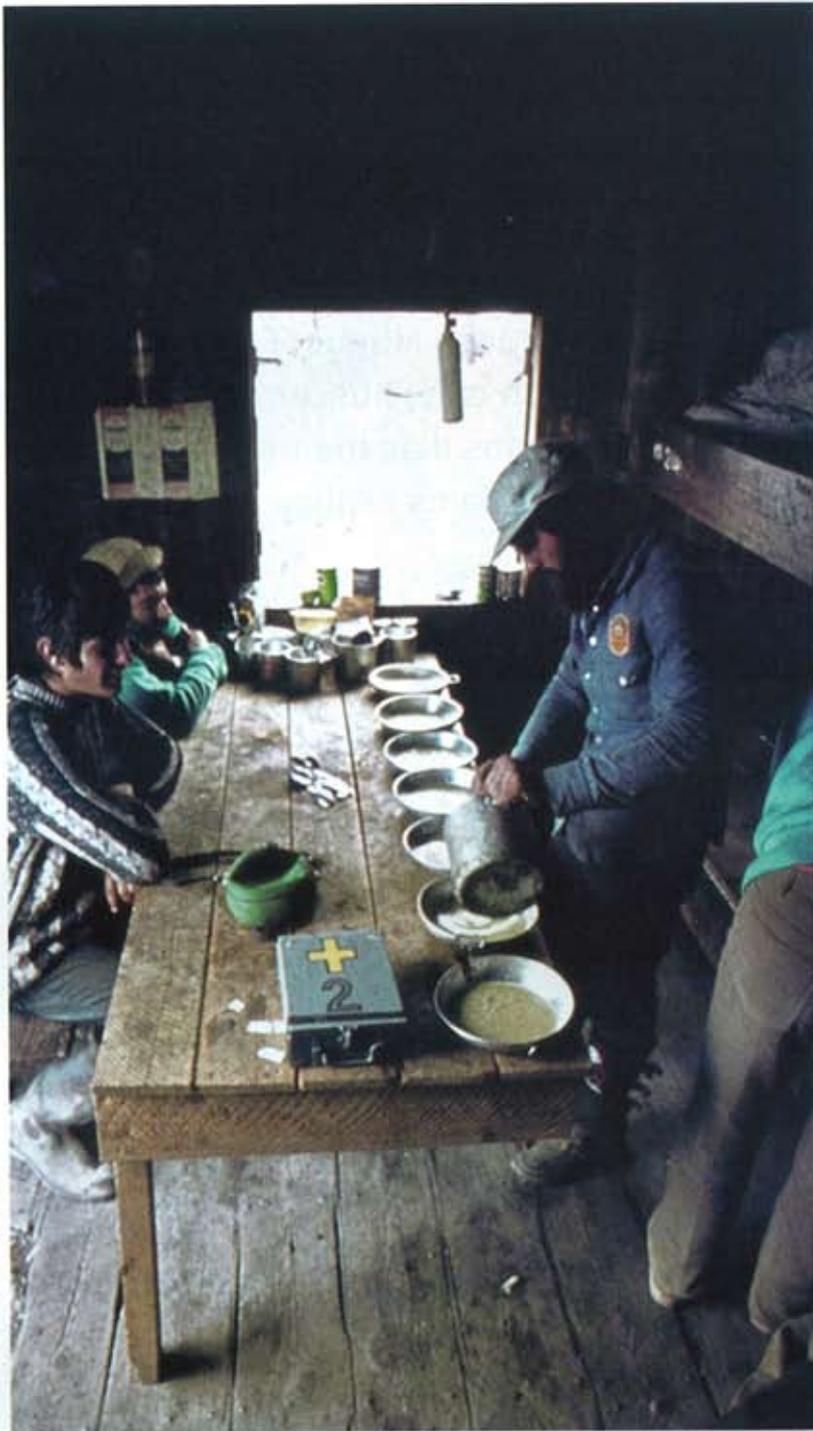
Octubre, 26

Las fuerzas están saliendo de la voluntad se Lladó, que sube su moto cada vez más arriba, metro a metro, remando sus piernas se clavan y su cuerpo imprime a la máquina el impulso que ésta es incapaz de conseguir por falta de agarre al suelo, que cede siempre a la fuerza de la tracción, la rueda resbala, se hunde y se clava. Descansar y volver a adelantar unos metros más. La velocidad media es de unos 25 metros por hora. Lladó rinde al límite de sus fuerzas, al borde de la fatiga total. Le suministramos algo de comida y su cuerpo la rechaza. Son 6 horas más de tartera. Los 100 metros finales antes del Gilman's Point están sembrados de gruesas piedras, el agarre de los neumáticos es ahora mejor pero hay que superar piedra tras piedra. La imagen de la moto levantada con su rueda delantera al aire es normal en los giros que hay que hacer para seguir el sendero. A 50 metros del Gilman's Point problemas con el carburador; pero Bernaus olvida la terrible jaqueca que le atormenta y lo limpia.

A las tres de la tarde llegamos al Gilman's, y aparece de golpe un espectáculo de nieve y luz que nos maravilla. Quedamos medio embobados. Debido a su estado, Travesset debe iniciar rápidamente el descenso, que hace acompañado de un guía.

Hay que reaccionar e iniciar la vuelta al cráter para llegar al punto más alto. Se ha pasado ya lo más difícil, ahora el camino presenta una cuesta muy poco pronunciada, con solo cinco o seis pasos peligrosos y difíciles para la moto. Lladó cree que ni se da cuenta, y es que con razón le puede parecer todo fácil.





Las condiciones de la ascensión se iban haciendo paulatinamente más complicadas. A lo difícil del terreno se sumaba la falta de medios adecuados: el equipo de montaña y la ropa de abrigo se habían quedado en algún puerto danés y hubo que improvisar...

A la caída del sol llegamos al Uhuru Peak (en swahili *uhuru* significa *libertad*). Hay cantidad de banderas, banderitas y recuerdos de todo el mundo. Una gran placa metálica con un mensaje de Julius Nyerere, presidente de la socialista Tanzania, recordando el momento en que llegó al techo de Africa la antorcha como símbolo de la paz para todos los pueblos africanos.

Son 6.016 metros de altitud. Es la segunda vez que una moto sube a esta altura y la primera en hacerlo con el solo esfuerzo de su piloto. Nos lanzamos sobre Lladó y le abrazamos con más de una lágrima en nuestros ojos ¡Lo hemos conseguido!

Durante el descanso echamos una mirada atrás y contemplamos el impresionante pico. Ahora le tenemos más respeto. Veníamos a vencerlo pava error! No solo hemos comprendido que no se puede vencer a la Naturaleza sino que, gracias a ella, nos hemos superado como hombres y como deportistas. ¡Gracias, Kilimanjaro!

“Son 6.016 metros de altitud. Es la segunda vez que una moto sube a esta altura y la primera en hacerlo con el solo esfuerzo de su piloto. Nos lanzamos sobre Lladó y le abrazamos con más de una lágrima en nuestros ojos ¡Lo hemos conseguido!