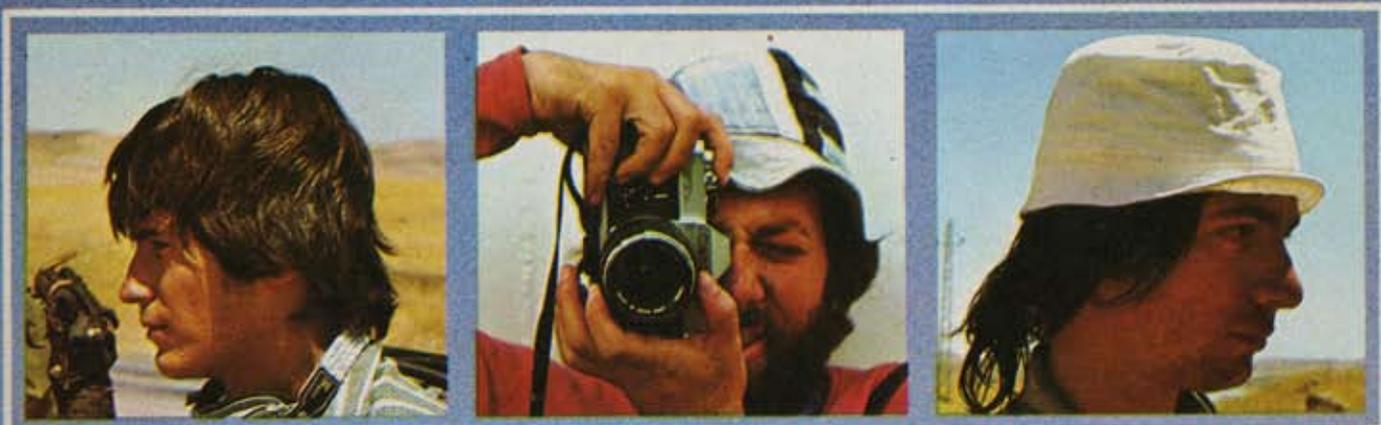


EXPLICADA POR SUS PROTAGONISTAS

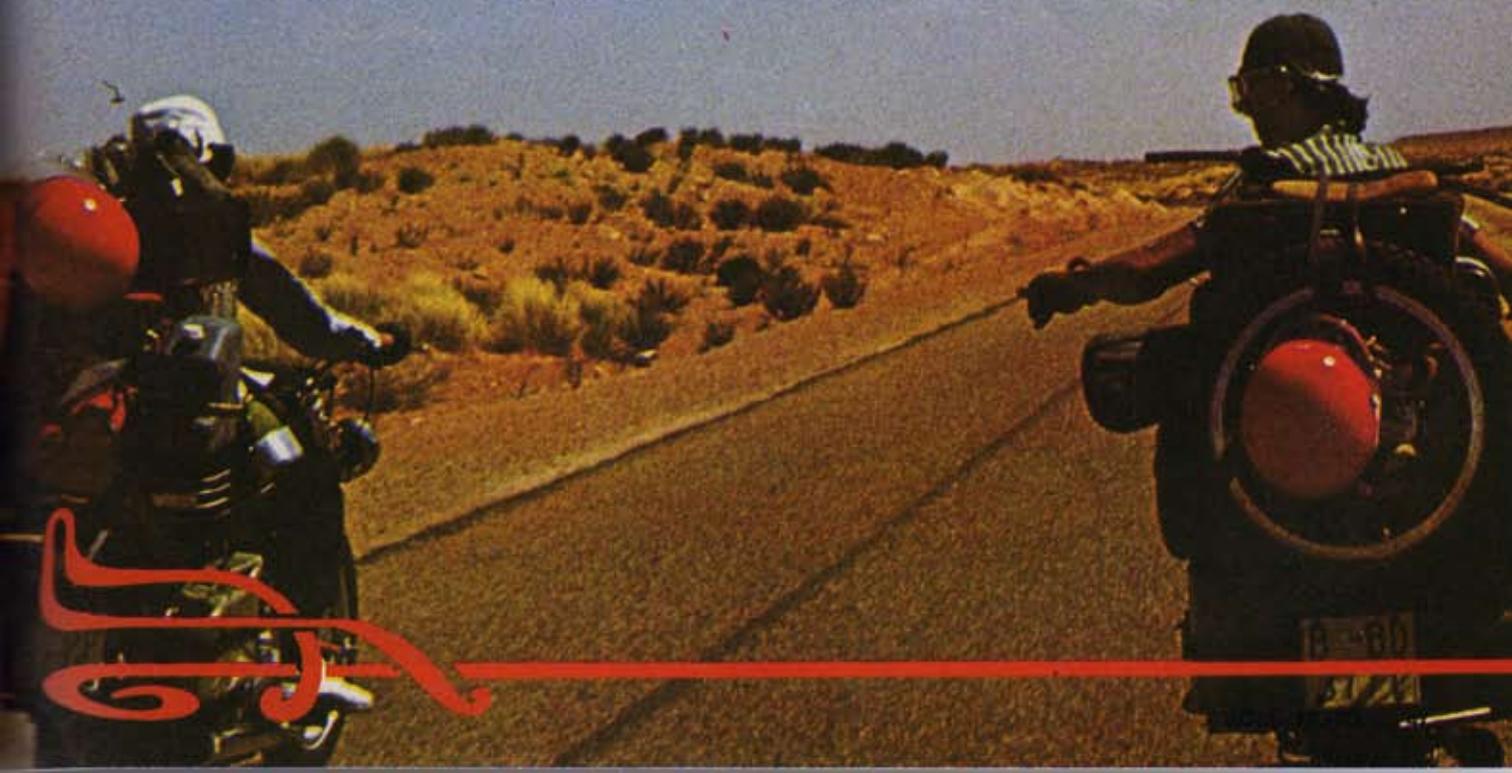
LA EXPEDICION BARCELONA

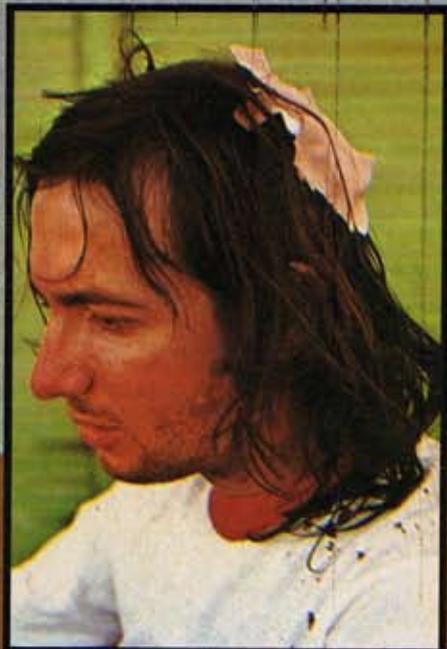
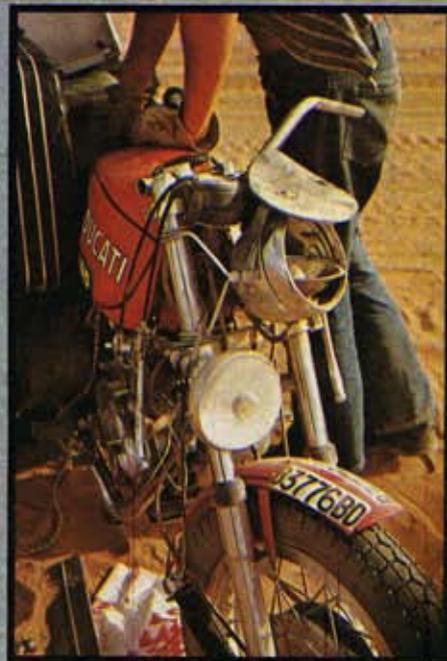
EL CABO

CAPITULO I



En este número empieza el fantástico y emocionante relato de la pasada expedición llevada a cabo por unos entusiastas aficionados, que hicieron el recorrido Barcelona-El Cabo, atravesando todo un continente: África. De izquierda a derecha vemos a Josep M. Lladó, a Jaume Llansana y a Xavier Mora, protagonistas de esta extraordinaria aventura y que nos cuentan, ellos mismos, todas sus incidencias y pormenores.





Los resultados de la lamentable caída sufrida por Xavier Mora. El estado de su máquina después de un tropezón por el desierto a 100 km/h y el estado en que quedó su cabeza después de haber sido atendido en el hospital de El Golea.

Plaza Sant Jaume, 7 tarde del domingo 10 de agosto, rodeados de amigos y en un descanso de los sardanistas, salimos del Ayuntamiento. Alguien comenta que parecemos «vendedores de feria ambulantes», supongo que por la gran cantidad de cosas que llevamos colgando de la moto. De lo que sí vamos cargadísimos es de inmensas ilusiones y ganas locas de darle al gas, por esto último y por la facilidad con que se levanta la moto de delante (debido al peso trasero). Josep M.* va y se sube a la acera, baja, pega al bordillo, derecha, izquierda... ¡logra la estabilidad! Todo un «numerito» que tienen la ocasión de captar los de la televisión. Suerte que no captan la parada que hacemos en plena Plaza de Cataluña debido a que mi moto... ¡se queda sin gasolina! Quizás alguien se haría una idea falsa del plan en que vamos.

Autopista. A tope. En este momento más que marchar lo que hacemos es huir, huir de estos últimos días llenos de nervios, contradicciones y prisas. Son momentos en que piensas que lo que dejas atrás son sólo los defectos de un sistema de vida. Delante se abre un camino desconocido, una aventura, un riesgo, pero todo ello te atrae porque se manifiesta como una expresión de libertad, y es precisamente esta sensación la que deseas vivir. ¡Adelante, pues!... y aceleras con rabia y alegría a la vez.

Despertamos un momento, delante nuestro la «poli». Enseñamos la documentación.

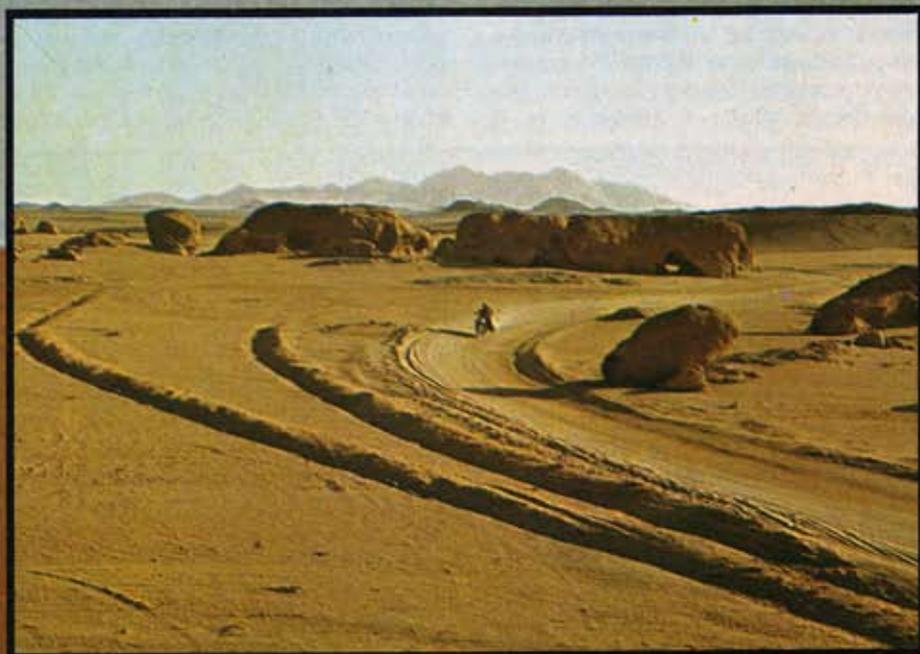
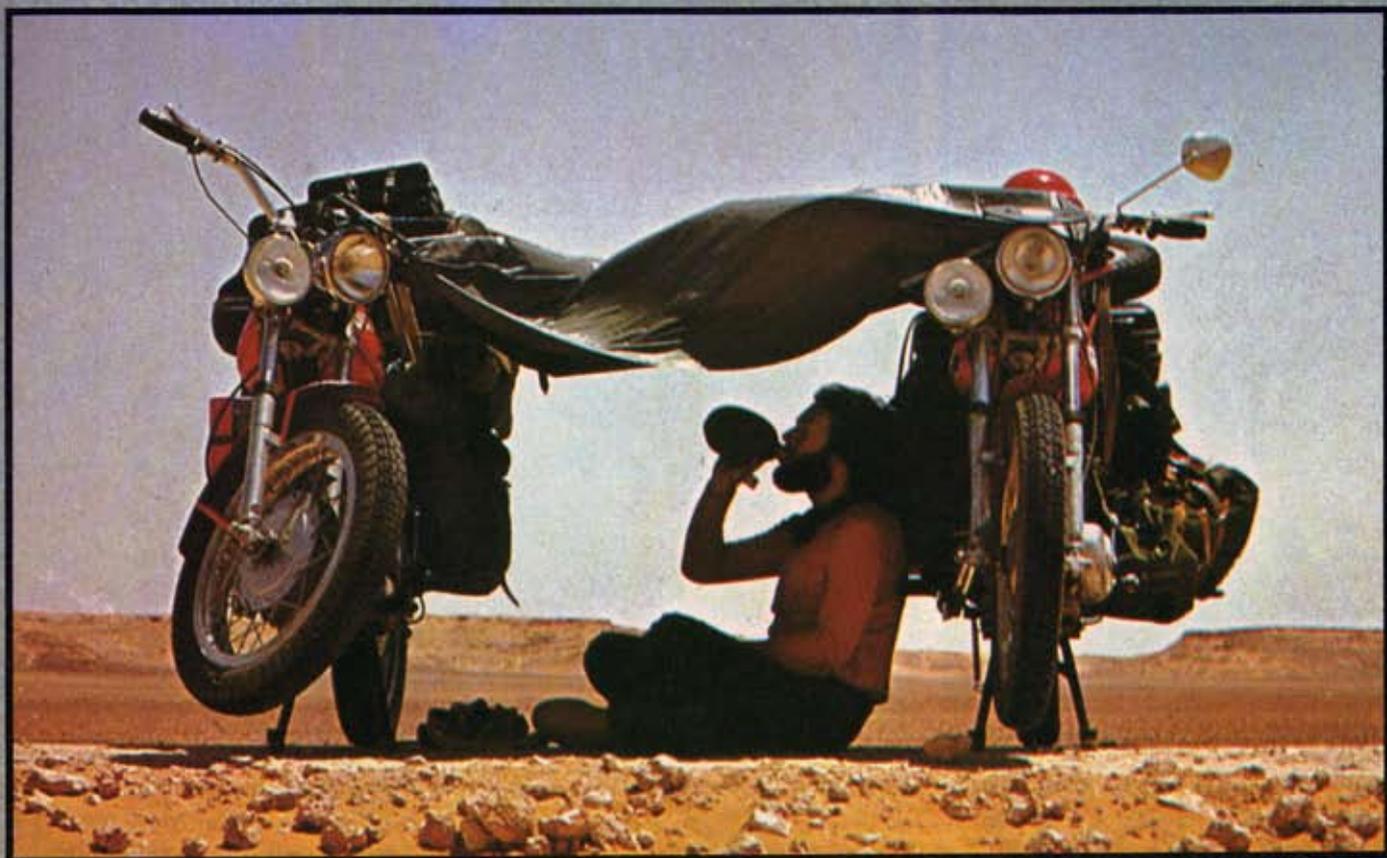
Xavier Mora, 27 años, barcelonés, informático, dejaba su trabajo al negarle la empresa la excedencia, se encontró con «bastante» tiempo libre. Hombre tranquilo, es el cajero, encargado del botiquín y responsable de la filmación. Lleva el diario de gastos. Le gustarían las comidas típicas y le molestarían las prisas.

Josep M.* Lladó, 20 años, igualadino, estudiante, aprobaba el curso en junio, tenía todo el verano libre. Todo inquietud, es responsable de la mecánica, fotógrafo y el planificador de las etapas. Lleva el control de la gasolina y el diario de incidencias mecánicas. Le encantaría correr y comer galletas, fastidiándole... ¡las averías, claro!

Jaume Llansana, 28 años, igualadino, informático, cambiaba de empresa, se toma unos días por su cuenta antes de integrarse en su nuevo trabajo. Menos tranquilo que Xavier y menos inquieto que Josep M.*, es el delegado de la expedición, fotógrafo y burócrata. Responsable de la confección del diario de ruta. Le gustarían las nativas y le fastidiaría el alto precio de las cervezas.

Empezamos a darnos cuenta de lo que nos hemos olvidado, entre varias cosas la «piedra negra». Adquirida en el anterior viaje a África, este trozo de piedra porosa, de color negro, sirve para curar las mordeduras de serpientes u otros animales venenosos. Se aplica sobre la herida y cuando ha





En la foto de arriba puede apreciarse en qué modo las motos también eran útiles para «fabricar» esta simple lenda protectora del sol en las horas en que más fuertemente castigaba, y que servía para tener un merecido descanso diario. Debajo, un espectacular escenario en el comienzo del Sahara, como marco de esta espectacular aventura.



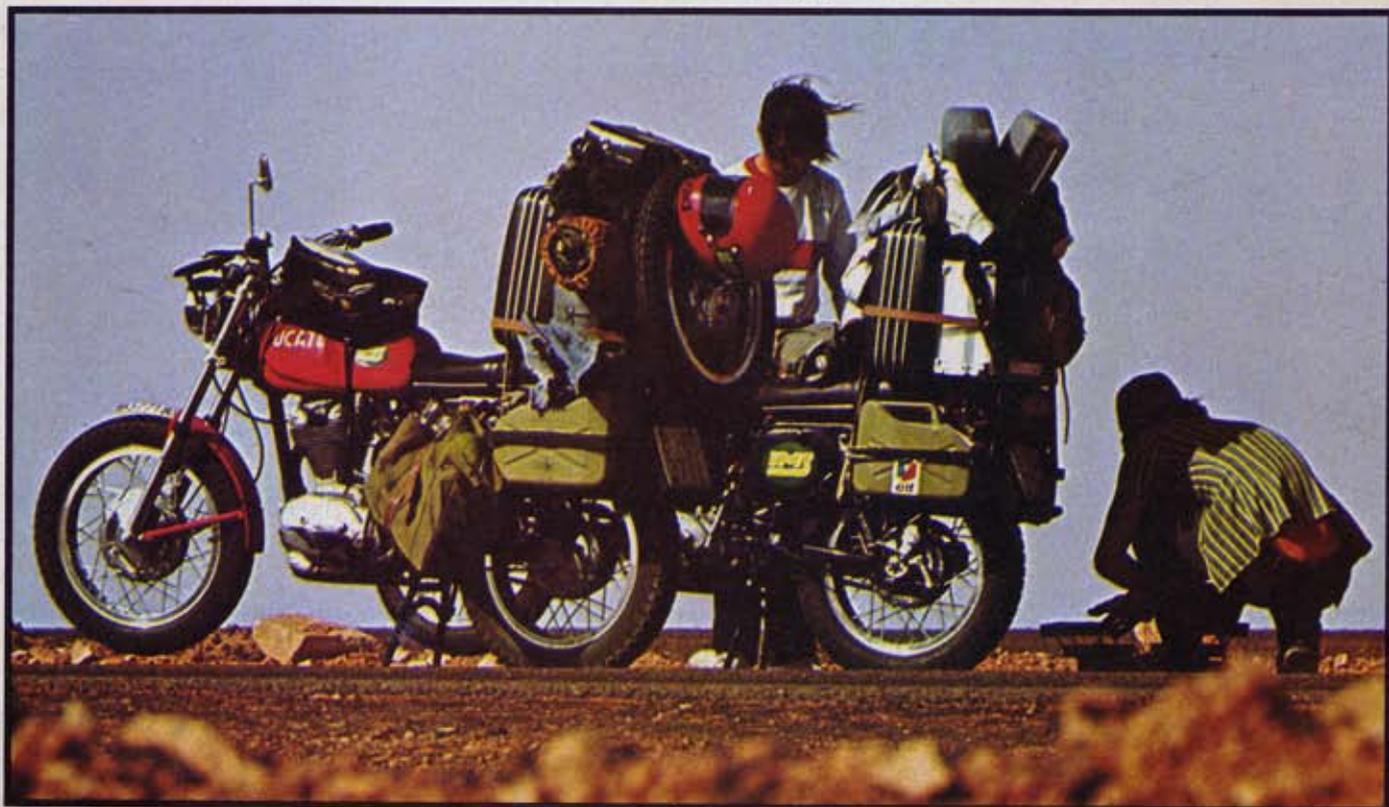
A la izquierda, aunque sea difícilmente reconocible, se trata de Jaime Liansana, quien nos muestra el obligado recubrimiento a que tenían que someter su rostro y manos para evitar las dolorosas quemaduras del sol. A la derecha uno de los numerosos pueblos-oasis que se encontraban en la ruta del desierto. Curiosamente, el aspecto que para el viajero presentan estos núcleos de población es casi siempre idéntico. Debajo, una imagen que explica de la forma más clara y directa la sobrecarga a que se vieron sometidas las tres Ducati y sus pilotos.

chupado todo el veneno ella sola se despega y puedes darte por curado. Es muy usada en Africa y dicen que da buenos resultados. Sin «piedra negra» y sin sueros antivenenosos nos sentimos menos seguros. No nos quedará otro remedio que usar la «piedra vulgar» (negra, marrón o incolora), con la

sola diferencia que hay que usarla antes de la picadura y tener muy buena puntería.

Argelia será nuestro país de entrada en Africa. Marruecos lo conocemos ya bastante bien y preferimos evitarnos la frontera hispano-marroquí. Un ferry argelino nos lleva de Alicante a Orán en 7 horas y por 1.000

ptas. (moto y motorista). Durante la travesía aprovechamos para bajar la suspensión delantera unos 4 cm; de esta manera no se levantará tan fácilmente de delante y la dirección bailará menos. También arreglamos la distribución del peso, que presentimos nos hará sufrir.



Las motos, tres Ducati Road 350 cc, han sido compradas por el sistema normal (montones de letras) con el apoyo espiritual de Ricardo Fargas. Completamente de serie, sólo cambiamos el depósito por uno mayor (18 litros, modelo lujo) y la batería por una mejor. Ducati nos aconsejó cambiar las cadenas, pero no lo hicimos.

Para llevar los «jarricans» de gasolina y la carga montamos unos soportes especiales de hierro, en la «cátedra-garaje» de Julio Bernaus (amigo y compañero en la expedición al Kilimanjaro). Cada soporte nos salió por unas 1.500 pesetas. También añadimos un faro «cunetero». Con las prisas se nos olvidó soldar una barra-estribo en la parte delantera del cuadro para «reposa-pies» y que aconsejamos muchísimo a los que quieran hacer largos recorridos, también aconsejamos colocar bombillas en el faro supletorio... cosa que también se nos olvidó.

La carga común en cada moto consiste en:

— Dos «jerricans» metálicos de 10 litros para gasolina (455 pesetas cada uno, en Andorra).

— Dos bidones de plástico de 5 litros para agua (fáciles de encontrar gratuitamente).

— Una maleta de viaje más o menos dura y hermética (como de «ejecutivo», pero en grande, 3.380 pesetas), en cuyo interior hemos metido medicinas, material fotográfico, papeles, dinero, algún recambio delicado y el equipo personal reducido al mínimo.

— Saco de dormir.

— Bolsa encima del depósito para efectos personales y varios.

Luego Xavier lleva:

— Un botiquín, con todo lo necesario para primeras curas, para arreglar algún hueso roto, muchos antibióticos, pastillas de cloroquina para la malaria, etc. (todo gratuito en el laboratorio farmacéutico correspondiente).

— Una maleta de aluminio con un equipo para filmar en 16 mm (no gratuito).

— Recambios (coronas, cadenas, cables, platinos, bobinas, alternadores, etcétera).

Por su parte Josep Maria carga con:

— Una caja completa de herramientas (2.000 ptas.).

— Una tienda de campaña con doble techo (prestada).

— Una rueda delantera completa.

— Un estuche fotográfico con una cámara y dos objetivos (50 mm y 300 mm).

Y Jaume:

— Trastos de cocina, luz y fogón de butano con recambios (3.000 ptas.).

— Una rueda trasera completa.

— Un estuche fotográfico con una cámara y dos objetivos (35 mm y 135 mm).

Antes de partir siempre fuimos conscientes de la importancia que tenía el peso de la carga y su distribución encima de la moto, luego, con la práctica, nos hemos dado aún más cuenta (actualmente creo que cada uno de los huesos de nuestro cuerpo «conoce» esta importancia). Es el factor más decisivo para conseguir un óptimo resultado, tanto de las motocicletas como del conductor, pero debido a las primeras tuvimos que salir sin poder probar previamente la distribución del peso y efectuar modificaciones. La carga no nos quedó lo suficientemente baja y encima del eje trasero como queríamos.

Carga y moto pesan unos 200 kg, sin agua ni gasolina, en lleno son 45 kg más. Salieron de Barcelona con unos 750 km.

El barco está lleno de árabes, que tra-

encima de la rodilla, sombreros de paja y 2 CV verde loro. En cubierta, el contraste corre a cargo de unas francesitas con bikini (dentro del más puro estilo «tanga») aprovechando el sol ahora que aún es suave.

Llegada a Orán y primera frontera. Obligatoria una especie de «carta verde». Mi debut como burócrata ha sido un éxito, sólo he tardado tres horas para arreglar todos los papeles.

Para este tipo de viajes tres tipos de documentos son necesarios. Para cada moto el Carnet de Passage en Douans, que se consigue en el Real Moto Club de Cataluña por 900 pesetas; con este carnet, que sirve para la mayoría de países, te evitas muchos trámites aduaneros y, lo que es más importante, evitas el depósito-garantía (mucho dinero y difícil de recuperar) que te exigen en alguna aduana. Los certificados internacionales de vacunación, que se consiguen en Sanidad (en Barcelona, en el puerto), en muchos países te exigen los de fiebre amarilla, viruela y cólera. Y luego, para los visados, dos sistemas: uno es sacarlos todos antes de partir y el otro es ir sacándolos en el país vecino a medida que vas avanzando. Nosotros nos sacamos los de Zambia y Nigeria en el Consulado Británico (Barcelona), Níger y República Centroafricana en el Consulado Francés (Barcelona), Cameroun y Africa del Sur en sus embajadas (Madrid), por el camino nos sacamos los de Sudán, Tanzania, Botswana y Rhodesia, y no se necesitan (llevando pasaporte español) para Argelia y Kenya. (Tampoco se necesita para Uganda, pero de poco te sirve, porque luego no te dejan pasar.)

En el predeserto el sol aún no es muy fuerte, la carretera está asfaltada y se encuentran bastantes pueblos. Lo aprovechamos para hacer una larga etapa, 730 km en un día, Orán-Ghardaïa, a 80 kilómetros/hora de media y 110 de velocidad punta. Horas y horas de moto que sólo interrumpes para tirar alguna foto y para recoger algún trasto que se le ha caído al de delante. La monotonía del paisaje desértico sólo se rompe por las obras de un gaseoducto o por alguna estación repetidora de la Radio-Televisión Argelina.

Al entrar en un pueblo debes integrarte en el torbellino viviente formado por rebaños de ovejas y cabras, bicicletas, mercaderes a lomos de caballos, ciclomotores y burros cargadísimos de leña o hierbas, que atados por la cabeza a la cola del de delante forman como «trenes» de



bajan en Francia y vuelven a su tierra a pasar las vacaciones a bordo de Peugeots furgonetas cargados hasta los topes. Al lado de estos árabes europeizados, los árabes de chilaba y pantuflas. Contrastando con todos ellos el turista, generalmente francés, con tejanos cortados por

hasta ocho. Poco a poco llegas al extremo del pueblo.

Comiendo los típicos «pinchos morunos» nos encontramos con cuatro catalanes (dos chicos y dos chicas), que viajan con un Land-Rover. Nos suministran suero antiveneno. Estamos en Ghardaïa, puerta del desierto. Hace 48 horas respirábamos el aire húmedo de Barcelona.

Empezamos la ruta hacia el Gran Sur, un aire seco y caliente nos recibirá con violencia, ha llegado el momento de to-

carretera se llena de trastos, su cabeza de sangre. Limpiamos sus heridas y a bordo de un camión estatal (prospecciones petrolíferas) él y moto recorrerán los 200 kilómetros (5 horas) hasta el hospital de El Golea. Inyección de tétanos, radiografías de cráneo, de espalda y cinco puntos en la cabeza. Buen servicio y gratuito. Sólo faltó el típico trago de alcohol, pero las leyes del profeta Mohamed (o Mahoma) lo prohíben y es difícil (más que difícil es caro) de encontrar. Curio-



mar precauciones con el sol. Los cascos son ya insoportables, hay que sustituirlos por sombreros; las camisetas serán ahora de manga larga y no olvidaremos los guantes, hay que evitar una exposición prolongada de la piel al sol. El menor descuido te produce dolorosas quemaduras. El fuerte calor (50 grados a la sombra) provoca gran cantidad de sudor, que no llegas a notar por la rapidez con que se evapora; esta pérdida de agua va acompañada de una pérdida de sal (tan necesaria para el cuerpo como el agua). Estas pérdidas hay que contrarrestarlas bebiendo gran cantidad de agua (de 5 a 10 litros diarios) y tomando alimentos salados e incluso sal «a secas» (una cucharilla diaria) en casos de posible deshidratación.

Ghardaïa-El Golea. El fuerte calor y la monotonía de las largas rectas producen una peligrosa somnolencia. Un inesperado banco de arena en medio de la carretera provoca la caída de Xavier cuando circulaba a 100 km/h y sin casco; la

so, cada gota de sangre de Xavier que ha manchado mis guantes ha producido, a las dos horas, un agujero (los guantes son, mejor dicho, eran, de piel).

A la natural preocupación del estado de Xavier añadimos el enojo de descubrir que nos han desaparecido 500 dólares americanos, esta pérdida será un muy duro golpe a nuestro presupuesto. Llevamos unos cuantos francos franceses y el resto en dólares USA, la mayoría en metálico y pocos «cheques de viaje». En metálico porque es difícil encontrar bancos (¿qué raro, eh?) y sobre todo porque en todos estos países existe buen «mercado negro» de divisas y el cambio resulta mucho mejor que el oficial; en algún país será el doble.

El Golea-In Salah, último trozo asfaltado, lo hacemos de noche. Nos evitamos el sol, pero durante 400 km nos azotará, a modo de ráfagas, un fuerte viento hirviente acompañado de arena. En In-Salah, la ciudad más calurosa de Argelia (58 °C), nos sacamos el permiso para atravesar

el desierto. En el control de policía nos exigen un mínimo de provisiones, como gasolina, agua, herramientas, recambios y anotan nuestro paso en un registro de viajeros que sirve para controlar los que se pierden por estas dunas de Alá. También exigen la formación de un convoy ¡Nosotros ya somos todo un «convoy»!

Ojeando el registro saco una pequeña estadística de viajeros del año 1975 por nacionalidades: 1.014 franceses, 412 ingleses y 12 españoles.

No podemos pasar más sin comprarnos el «xeich», turbante típico del desierto. Con él nos cubrimos toda la cabeza, dejando sólo los ojos al descubierto, que protegemos con las gafas oscuras. El paso del aire a través del fino algodón nos produce una agradable sensación de frescor.

En nuestro afán de recuperar tiempo hemos cometido la imprudencia de emprender la marcha al mediodía, a pleno sol. El desierto, con su grandeza y con su nada, te provoca y lo consigue, te atrae y sientes ganas de adentrarte en él. Muchos viajeros hablan de la «llamada del desierto».

Termina la carretera asfaltada, dejas lo único que se parece con lo que queda atrás. Estamos en pleno desierto y empieza la temida pista, el terrible «rizado» o «ondulado». El camino es como una urallita continua.

Intentamos pasar por fuera de la pista, pero la arena nos lo impide. De vez en cuando bancos de arena, pequeñas dunas que provocarán inevitables caídas. Xavier es el que resulta más castigado, lleva un buen «tanto» en la cabeza y el sol le hace sufrir.

En su segunda caída no podrá más. Decidimos llevarlo hasta el próximo oasis, a 200 km Josep María descarga su moto y se lo lleva, yo me quedo con las dos motos y todo el equipaje. Me preparo un pequeño refugio para protegerme del calor y por la noche del frío, esperando que vuelva Josep María. Toda una noche solo en el desierto da ocasión para pensar. A mi memoria vienen los recuerdos de cómo nos conocimos, cómo nos juntamos y que queríamos conseguir con este viaje.

CONTINUARA EN EL PROXIMO NUMERO