

EXPLICADA POR SUS PROTAGONISTAS

# LA EXPEDICION BARCELONA

## Y CAPITULO III

# EL CABO

Kano, populosa e importante ciudad de Nigeria, infectada de bicicletas y motos japonesas de cilindradas inferiores a los 200 cc. En medio de una especie de danza circulatoria completamente anárquica, nuestras motos de cuatro tiempos son las «vedettes» del baile. Todo el mundo quiere comprarnos las motos. Nos dedica-

se hubiese estropeado. Se rompió el piñón de la bomba, rápidamente pensamos en la Ducati del desguace, pero no fuimos los únicos en pensar en aquella moto medio enterrada en el cementerio de aquel traperero. Este, que se dio cuenta de lo que nos ocurría, se puso «duro». Tras mucho regateo se soluciona pagando la «modes-



mos a buscar coronas para nuestras Ducati, lo más parecido serán las de Kawasaki, pero habrá que adaptarlas; un tornero se encargará de ello. También encontramos cadenas y cámaras (del mismo diámetro pero menos anchas).

El paso hacia el clima tropical va acompañado de frecuentes y fuertes diarreas, debemos cuidar nuestros alimentos y beber mucho.

Josep M.ª sufre dos «operaciones», una en el hospital donde le

sacan los 5 puntos del codo que le habían puesto en Agadez, la otra en plena calle siendo afeitado por un chaval con una hoja de afeitar (medio oxidada), sin jabón y casi en seco; de las dos salió con éxito.

Nos sale al paso un nigeriano que dice tener una moto como la nuestra, no lo creemos pero insistimos y al final vamos a verla. En medio de un montón de chatarra aparece una Ducati 160 cc muy antigua. El hecho no habría pasado de la anécdota si al día siguiente la moto de Josep M.ª no





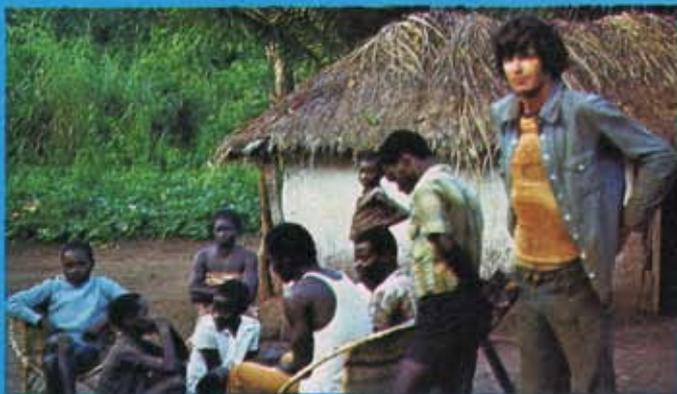
ta» cantidad de 4.000 pesetas. Durante 8 horas seguidas hemos tenido ocasión de practicar y aprender sobre un motor de 4 tiempos y su puesta a punto. Luego de estos ejercicios nuestra piel queda de un color que bien podríamos pasar por nativos.

Continuamente estamos haciendo «chapuza» con el embrague de una moto, al final los discos están completamente quemados y debemos encontrar una buena solución. ¡Ya la tenemos, si el embrague da problemas...



vamos a prescindir de él! Josep M.\* golpea los discos de manera que queden completamente fijos entre sí con lo cual el motor queda conectado continuamente a la tracción, la moto, de esta manera, irá a partir de ahora sin embrague durante más de 13.000 km, hasta el final de la expedición. La conducirá Josep M.\* y cambiará de marcha sin embrague, yo seré el encargado de empujarla cada vez que tenga que arrancar para poder meter la «primera» sin que se cale.

Esta peculiar manera de ini-



ciar la marcha produce gran expectación y luego de empujar a Josep M.\* y cuando me dispongo a arrancar la mía siempre me encontraré con espontáneos dispuestos a empujarme a mí también, al decirles que no hace falta lo encontrarán todo muy raro. Cambiamos también un cojinete de la rueda trasera.

En Mubi, ciudad fronteriza entre Nigeria y Camerún, somos la atracción. Normalmente somos nosotros quienes los fotografiamos a ellos, ahora será al revés. En la localidad existe un fotogra-

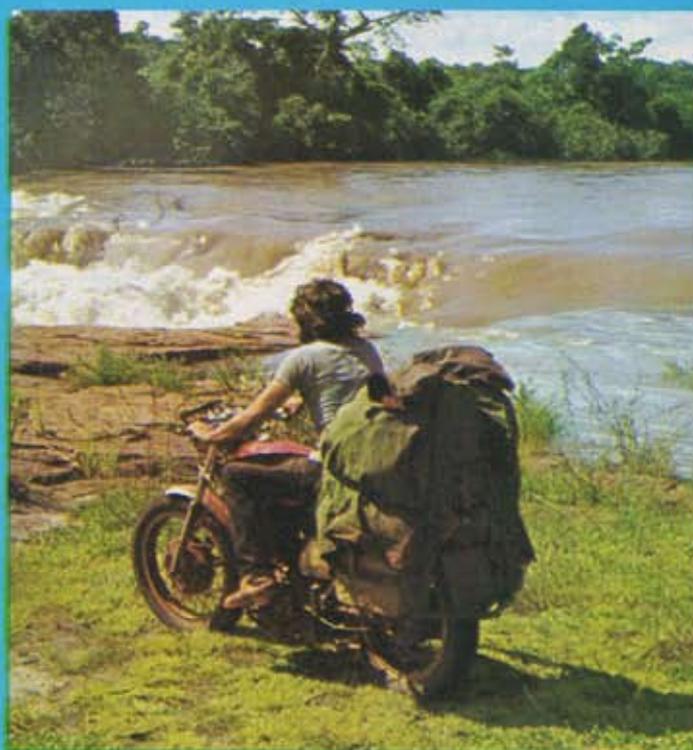


fo profesional, con material muy antiguo pero todo un «foto-estudio», y es allí donde posamos para muchos, desde maestros hasta militares, que desean tener una foto con dos amigos «blancos» que viajan en moto.

Atravesamos Camerún, 750 kilómetros, las pistas serán peores pero no encontraremos mucho barro. La gente es más abierta y agradable, generalmente hablan francés aunque el inglés es también oficial.

En las tiendas de alimentación encuentras más cosas, las sardinas españolas no faltan nunca; los restaurantes franceses abundan y están bien; volveremos a probar la leche, que bebimos por última vez en Barcelona. La sensación es de buen país y bien organizado (al menos en el ramo de la alimentación).

El desayuno del domingo 31 lo compartimos, en Meiganga,



con dos jóvenes franceses que están realizando el servicio Social. En vez del servicio militar en Francia han escogido pasar dos años en Camerún haciendo de maestros en un taller mecánico del Estado. Comentamos lo acertado de estos convenios y sus repercusiones sociales. No me atreví a comentar lo que yo hice durante el servicio militar.

La Aduana del Camerún está cerrada, es domingo, nos dicen que hay que esperar hasta mañana. A los cinco minutos estamos en la de la República Centroafricana, ésta sí que está abierta. Nuestros pasaportes siempre llaman la atención, en estos momentos son ya 40 las hojas llenas.

Desde la frontera hasta Bangui, la capital, mucha lluvia, pistas de tierra con algo de barro y mucha propaganda de la persona de Jean Bedel Bokasa, el presidente.



En la capital debemos proveernos bien, puesto que nos adentraremos en la selva para bastante tiempo, compramos coronas, que ahora serán de Yamaha, cojinetes, parches, herramientas y de lo que más necesitamos, cadenas, no encontraremos ni una. Fabricamos unos discos de embrague (que aguantarían 50 Km); Josep M. visita el hospital, le descubren una infección en el codo.

Pero el mayor problema, el visado para Zaire, estaba aún por resolver. Al igual que en Madrid aquí también nos lo negaban. Decidimos probar suerte y nos dirigimos a la frontera, el río Oubangui. A bordo de una frágil piragua lo atravesamos y nos plantamos en la orilla de Zaire donde ya nos esperaban. En nuestro pasaporte teníamos el visado del año anterior que era válido para dos viajes pero que en realidad estaba caducado; haciéndonos el «sueco» argumentamos que éste era el segundo viaje. Pero no coló, no valían ni visados (de los buenos) ni nada, las órdenes eran muy concretas y rígidas, la única entrada al Zaire era el aeropuerto de su capital, Kinshasa.

Regreso a Bangui con la misma piragua, que como buen conocedor de las costumbres del

lugar ya nos había hecho un precio de ida y vuelta. Entonces tramitamos el visado para Sudán, que deberemos atravesar en nuestra nueva ruta de rodeo al Zaire. El día que nos lo conceden estalla un golpe de Estado en la capital del Sudán, nos largamos corriendo antes de que se lo piensen dos veces; a una sudamericana que venía detrás nuestro ya se lo negaban. Otra manera de rodear Zaire era pasando por Angola, pero esta ruta ofrecía menos garantías de éxito.

Nos despedimos de Bangui, una de las capitales menos importantes de África pero no por esto menos «civilizada»: me han puesto una multa de tráfico, dirección prohibida (?), total: una hora de «cuartelillo» y unas 800 pesetas.

Iniciamos la ruta hacia el interior, nuestra dirección ahora es hacia el Este, por un camino por el que no circula nadie ya que estamos en plena estación de lluvias. Son 1.400 Km de todo terreno hasta la frontera del Sudán, vía Bangassou.

El camino es de lo peor que existe en África; agua, piedras y barro en todo momento; los puentes de tronco de árbol producen muchos sustos, menos de los que nos proporcionan los animales domésticos al atravesar los poblados. Las cabras se plantan y hasta que no estás encima de ellas no saltan, el cerdo se planta y no se

aparta, el buey se aparta pero lentamente y las gallinas van como locas, saltan y vuelan y no sabes nunca hacia donde irán, lo mejor es tirar recto y esperar suerte. Si hiciéramos un balance de «incidencias» las gallinas saldrían las más malparadas, seguidas de las cabras.

Mis caídas son frecuentes, las de Josep M. menos pero más fuertes, el circular sin embrague es peligroso en los tramos difíciles. Nuestro estado de fatiga es continuo, en muchas caídas no podemos levantar la moto sin ayuda del otro. En algunas ocasiones he soltado algunas lágrimas de rabia ante tantas dificultades seguidas.

Las reparaciones también serán frecuentes, las cadenas se van estirando con lo cual se irán comiendo los dientes de la corona hasta limalarla por completo; cada moto se «pulíó» dos coronas de hierro en este tramo de la selva. Hay que ir tensando continuamente las cadenas que en más de una ocasión se rompen. Lon pinchazos son frecuentes y al terminar los parches debemos comprarlos de bicicleta.

Una ojeada al diario de averías de estos días nos puede dar una idea bastante clara de lo que ocurría:

#### Día 6

— Pinchazo delantero.



- Tensar cadenas.
- Cambiar cojinete rueda delantera.
- Salida cadena piñón. Tensarla.
- Caída tubo de escape.

#### Día 7

- Cambiar corona.
- Perdidos tornillos en la otra corona.
- Tensar cadena.
- Quitar una malla de la cadena.
- Dentensar freno.
- Cadena rota.
- Limpiar bujías.

#### Día 8

- Tensar cadenas.
- Eje trasero «pasado de rosca».
- Cambiar corona.
- Salida cadena piñón.
- Pinchazo trasero.

#### Día 9

- Tensar cadenas.
- Pinchazo trasero.
- Salida cadena piñón.

#### Día 10

- Cambiar corona y cadena.
- Reparación embrague.
- Rotura muelles platinos.
- Varias paradas por culpa agua.
- Perdidos tornillos corona.
- Tensar cadenas.

#### Día 11

- Tensar cadenas.
- Cambio eje trasero.
- 3 pinchazos.
- Enderezar horquilla trasera.
- Arreglar puño gas.

#### Día 12

- Arreglar corona.
- Cambiar corona.
- Cambiar corona.
- Tensar cadenas.
- Enderezar manillares.
- Roto cable cuenta kilómetros.

#### Día 13

- 4 pinchazos.
- Muelle platinos roto.
- Roto hilo del regulador.
- Arreglar depósito gasolina.

La hospitalidad de los nativos es fantástica, siempre nos brindan sus cabañas para dormir. La alimentación es principalmente a base de proteínas vegetales: maíz, manioca, cacahuetes, plátanos, mandarinas y piñas tropicales, y algunas proteínas animales: carne de mono, cabra y elefante. En algún pueblo encontramos latas holandesas de sardinas y galletas húmedas.

El peor tramo, Bangassou-Tambura, 600 Km, lo hacemos en 7 días, desde la salida del sol hasta que se pone. El promedio es de 6 Km/h. Nos metemos en los hoyos de agua sin saber su profundidad, las caídas serán frecuentes, mu-

chas noches dormiremos con los sacos de dormir mojados.

Entramos en el Sudán, mezcla de árabes (los que gobiernan) y negros (los que trabajan), la tirantez entre ellos se observa las 24 horas del día. Estamos en pleno Ramadán, lo que produce un paro total diario hasta que se pone el sol. Muy quisquillosa la policía.

Ahora nuestra intención es entrar en Uganda, si lo conseguimos se habrán terminado los problemas en cuanto a carreteras. El paso de los blancos por este país es de «sentido único». Si vienes de Kenya y vas a Sudán permitido. Al revés, prohibido. Nosotros vamos al revés, claro. Las orquestas que intervienen en el concierto son: Policía del Sudán; que te prohíbe el paso hasta la frontera ugandesa; Policía y Aduanas de Uganda, que te permiten el paso (los españoles no necesitan visado) y ejército de Uganda que te lo prohíbe en definitiva.

El resultado queda claro. La nueva ruta hacia Kenya rodeando Uganda es Juba-Kappeta-Lorwar; ésta, al igual que la de Bangassou-Tambura, son recorridas por vez primera en la historia por motocicletas, según informes de la policía. Esta nueva ruta también plantea muchos problemas, época de lluvias y un buen trozo de desierto (arena) del sur del Sudán, una de las zonas más primitivas pero no menos hospitalarias.

Nairobi, 5 de noviembre; se ha pasado lo peor. Ahora debemos acondicionar las motos otra vez para realizar la última etapa de la expedición. 6.000 kilómetros de asfalto los que nos separan de nuestra meta, Cape Town. Llevamos 12.000 Km y hemos empleado 55 días.

Debemos conseguir dinero y rápido. Como de la Embajada Española en Nairobi no conseguimos nada (su secretario nos lo dijo bien claro: «Aquí en principio estamos para ayudar, pero...») buscamos quien nos concediera crédito y no tardamos en encontrarlo en los encargados de exportación de la empresa española Vitrocerámica S. A., presente en una feria internacional. Equipados otra vez, nuevas coronas, nuevas cadenas y... continuamos sin embrague.

El paso de Kenya a Tanzania lo hacemos por las inmediaciones del Kilimanjaro, ante su familiar presencia recuerdos emocionantes de días vividos en sus faldas, días de amistad y esfuerzo común, días de superación. ¡Hasta siempre, amigo!

Nuestra ruta por Tanzania corre paralela a la línea férrea construida por 60.000 chinos de Mao y próxima a inaugurarse. Kilómetros y kilómetros de estepa y savana. El consumo de aceite va en alarmante aumento. Próximos a la frontera con Zambia nos roban la única cámara de fotografiar. A partir de ahora los testimonios grá-



nos enteramos de muchas otras cosas a través del telex del Hotel del Parque Nacional.

Ni en la Embajada Española en Pretoria ni en el Consulado General de España en Cape Town tienen noticias de nuestra llegada y mucho menos tienen los billetes de vuelta en avión. De la comunicación con Barcelona se saca una cosa bien clara, la empresa que nos patrocinaba ya no existe y nos ha mandado a paseo. Punto y aparte.

Sin poder usar las carreteras asfaltadas de Rhodesia continuamos adelante por las pistas arenosas de Botswana. Conocemos a unos curas españoles que nos prestan algo de dinero. La moto que va sin embarque ha dicho ¡basta!; no comprime, en su horquilla delantera se le ata una cuerda que no se quitará hasta Cape Town, 2.000 Km más al sur. Atravesar Sudafrica en estas condiciones no es agradable, sólo la proximidad de la meta nos anima, estamos venciendo las últimas dificultades.

CAPE TOWN, 23 de noviembre de 1975. Josep M. Lladó pilotando una Ducati Road 350, tres metros de cuerda atrás Jaume Llansana con otra Ducati Road. De las dificultades encontradas no se acuerdan de ninguna. Les queda sólo la satisfacción de haberlas superado. Punto final.

El gasto, aparte de las tres motos, fue el siguiente:

Gasolina . . . . .	22.510 ptas.
Alimentación . . . . .	42.251 "
Reparaciones . . . . .	48.018 "
Transportes . . . . .	25.905 "
Material médico. . . . .	6.883 "
Burocracia . . . . .	14.966 "
Hospedaje . . . . .	13.192 "
Aceites . . . . .	7.250 "
Varios . . . . .	24.020 "
	<hr/>
	204.995 "
Billetes avión vuelta . . . . .	80.000 "
Vuelta motos en barco . . . . .	40.000 "
	<hr/>
Total . . . . .	324.995 ptas.



ficos correrán a cargo exclusivamente del film de 16 mm. que vamos realizando (parece ser que saldrá una película, una vez montada, de 25 minutos).

El paso por Zambia también será rápido. Atravesamos algunos parques nacionales, teniendo la ocasión de ver gran cantidad de animales salvajes. Los elefantes y algún rinocerante nos proporcionarán más de un fuerte susto, muchas veces la culpa es nuestra por molestarlos pero tenemos que filmarnos juntos. ¿no?

Las relaciones de Zambia con Rhodesia, país éste que al igual que Sudafrica practica el «apartheid», son nulas. La única posibilidad de paso es a través de Botswana, país que mantiene relaciones con los dos. Sin problemas el paso de Zambia a Botswana.

Nuestra entrada en Rhodesia no es posible, somos rechazados por el párrafo «C» de la subsección «1» de la sección «5» del Acta de Inmigración de 1966; o sea: no tenemos billetes de avión que nos aseguren la vuelta ni dinero suficiente para asegurarnos un «digno» paso por el país. Es la entrada a lo que se llama el «Africa blanca» y nuestro aspecto es para crear sospechas. Retrocedemos hasta un pueblecito llamado Kasane en pleno Parque Nacional.

Mientras se están casando, a 2 Km de distancia de donde estamos, Elisabeth Taylor y Richard Burton con el testimonio de un jovencito hipopótamo,