

VIAJAR  
EN MOTO

HANOI-BARCELONA

# EL viaje in

HANOI-BARCELONA (2007-2008) 1ª PARTE > El día 18 de septiembre de 2007 salimos desde Barcelona hacia un viaje totalmente desconocido, peligroso y a la vez emocionante. Nuestro reto será cruzar los continentes asiático y europeo en una Minsk.

TOMÁS PUJOL-XICOY



# Impossible



### PATRAS (GRECIA)

justo antes de tomar el ferry que les llevaría a Bari (Italia).



EN INDIA, REPARANDO LA cadena en medio de la acera.



EN EL DESIERTO DE Irán, cerca de Bam (una ciudad de barro).

## L A MOTO LA COMPRAMOS EN HANOI, PERO EL VIAJE DES-DE BARCELONA HASTA EL

sudeste asiático lo hicimos en avión. Salimos desde Barcelona y volamos a Düsseldorf, por la tarde salimos dirección Bangkok con LTU. Eric, Yago, Chema y yo nos dirigimos hacia Kaosan Road (las ramblas) de Bangkok. Nos encontramos con Pau, Sergio y Ricard, luego nos dirigimos hacia Kho Tao y, desde allí, salimos hacia Kho Phi Phi.

De vuelta en Bangkok, pasamos un par de días allí y luego nos fuimos hacia Manila, Filipinas. Allí estuvimos todo el mes de octubre, visitamos Palawan, llegamos a Puerto Princesa (capital de

la isla) y desde allí, alquilamos unas motos y recorrimos todo el norte de la isla, pasando por Sabang, El Nido y Port Burton, toda esta ruta, plagada de caminos embarrados e inaccesibles. David la hizo con el paramotor a cuestas. La idea de cargar el paramotor marca muchas diferencias con cualquier viaje en moto convencional. En cada aldea que parábamos, despegábamos y a volar, lo veíamos todo desde el cielo y hacíamos la toma de vídeo correspondiente.

Me fui con Yago, Eric, Claudio y Sebastián a visitar Laos y Camboya durante tres semanas. Volvimos a Bangkok y nos reencontramos con Chema y David, pasamos en la ciudad una semana, la

cual dedicamos a hacer visados y pasarlo bien. El 9 de diciembre volamos dirección Hanoi (Vietnam).

### Empieza la aventura

**Ya sabíamos que queríamos volver a casa por tierra, aunque aún no teníamos**

decidido en qué tipo de vehículo. Al ver a nuestro amigo Gavi con una Minsk decidimos todos juntos, y sin discusiones, comprar tres de segunda mano. Al día siguiente nos fuimos con Gavi a ver a Quong, un amigo suyo mecánico el cual nos ofreció 30 Minsk que tenía en el garaje. El precio era de 400 \$ (300 €) cualquiera de ellas incluyendo una garantía de 15 días, alforjas, seguro vietnamita, etc.



**TOMÁS PUJOL EN UN momento de merecido descanso.**



## LA MOTO SOVIÉTICA

# Minsk

**MOTOCICLETA DISEÑADA Y FABRICADA DESDE 1945 POR LOS RUSOS Y,** por ende, en la mayoría de países comunistas. Minsk es el nombre que recibe la capital de Bielorrusia.



- Tipo Motor: Un cilindro de 125 cc refrigerado por aire.
- Alimentación: Carburador.
- Combustible: Mezcla gasolina y aceite al 5%.
- Arranque: A palanca.
- Cambio: 4 relaciones.
- Transmisión: Por cadena.
- Frenos: De tambor.
- Tamaño depósito: 11 litros.
- Autonomía: 350 km.



**DAVID Y UN militar (que hacía de escolta) en Irán, cerca de la frontera con Pakistán.**

## Una idea, nada planeado. Nueve meses de aventura, **tres amigos, tres motos Minsk, 17.000 km a 50 km/h.**

Estuvimos un día eligiendo cada uno su moto, y una vez escogida, nos dedicamos durante dos días a repasar y arreglar todos los posibles fallos que encontrábamos. Una vez tuvimos las motos en perfecto estado, decidimos probarlas por Vietnam, y para ello recorrimos 1.000 km durante una semana por todo el norte del país.

El día 27 de diciembre salimos desde Hanoi dirección oeste, y durante los

primeros 50 km pudimos comprobar que no hay tráfico más caótico en todo el mundo que ése. Es una sucesión de motos, triciclos, camiones, tractores, mulos... compitiendo por pasar antes que el otro. Con mucho esfuerzo y concentración salimos del extrarradio de Hanoi y llegamos a Thank Hoa, a unos 160 km de distancia. Seguimos dirección Cao Treu (frontera entre Vietnam y Laos),

pasamos por algún puente de bambú y tuvimos que comprar gasolina en el mercado negro ya que allí no hay muchas gasolineras. Alcanzamos el paso fronterizo (muy mal día con lluvia, frío...) pero no nos dejaron pasar porque no habíamos pagado la aduana. Tuvimos que regresar a Vietnam, pagar y volvimos. Finalmente nos abrieron la frontera y conseguimos nuestro primer objetivo: cruzarla. Hay que tener presente que en Laos no tienen cajeros excepto en la capital, con lo que se debe tener en cuenta llevar dólares o «kips» (moneda local). Estuvimos dos noches en Luang Prabang y al tercer día nos subimos con las motos a la barcaza, donde pasamos otra noche



LAS MINSK DE 125 CC SE portaron como auténticas campeonas.



CONTRASTES: LAS humildes Minsk en medio de un mar de Ferrari.



BOSQUES búlgaros.



LA DGT EN INDIA TENDRÍA bastante trabajo. Accidente a las afueras de Nueva Delhi.

DATOS DEL VIAJE

Coste de litro de gasolina en euros (año 2007)

- Vietnam 0,60 €
- Laos 0,60 €
- Tailandia 0,70 €
- India 0,70 €
- Pakistán 0,60 €
- Irán 0,07 €
- Turquía 1,80 €
- Bulgaria 1,30 €
- Grecia 1,30 €
- Italia 1,50 €
- Francia 1,50 €
- España 1,25 €



REPOSTANDO EN VIETNAM, cerca de Sapa.



## HOJA DE RUTA

### TAILANDIA-FILIPINAS-LAOS-CAMBOYA-

Tailandia-Vietnam-Laos-Tailandia-(motos en barco a Calcuta, India)-Benarés-Delhi-Pakistán (las motos en tren)-Irán-(Bam-Qom-Bazargan -frontera Irán-Turquía-)-Turquía (Herzurum-Trabzon-Biresum-Cide-Kaindra-Estambul)-Bulgaria (Belingrado-Plovnik)-Grecia (Serres-Tesalónica-Bolos-Atenas-Patras)-Italia (Bari-Nápoles-Roma-Bolonia-Génova)-Francia (Niza-Beziers)-España (Arenys de Munt-Llavaneres).

**Recorrido**  
**17.000 km**

El no tener el **carné de pasaje** iba a condicionar, para mal, todo el viaje. Por ello, en Pakistán no pudieron rodar.

hasta llegar a la frontera con Tailandia. Conseguimos pasarla con la condición de que teníamos un mes para sacar la moto del país (con la amenaza de pagar 1.500 \$ de penalización si no lo hacíamos). Metimos las motos en un tren dirección Bangkok, ya que desde Chang Mai hasta allí hay casi 1.000 km de un país que ya conocíamos. Con lo cual, decidimos pagar 8 € para ir en tren y ahorrar mecánica y físico para más adelante. Llegamos a Bangkok, sabiendo que Birmania tiene las fronteras cerradas y es el único país por el cual se puede seguir nuestro camino a casa por tierra. Decidimos mandar las motos en barco hacia Calcuta por 140 \$ cada una. Pasó más de un mes y medio hasta que retomamos las motos (debido al retraso del barco que llevaba las motos, y por supuesto la lucha que mantuvimos con las aduanas en Calcuta, al fin el día 6 de marzo prosiguió la aventura. Durante el mes que las motos navegaban desde Bangkok hasta Calcuta, Chema y yo decidimos conocer China, Tíbet y Nepal.

El 24 de marzo llegamos a Atar, y no sin dificultades pudimos salir de India para entrar en Pakistán, donde nos pidieron los mismos papeles (que no teníamos) que en India Carné De Pasaje. Con lo cual pasamos una noche en la frontera, y al día siguiente nos dieron dos opciones: o metíamos las motos en un tren con dirección Irán, o, volvíamos hacia India. Nuestra decisión fue obvia: metimos las motos en un tren dirección Taftan (frontera entre Pakistán e Irán) y nosotros por nuestra parte fuimos a Islamabad para hacernos el visado iraní y aprovechamos para ver el norte de Pakistán, el Himalaya. ¡Increíble! El visado iraní tardó unos 15 días en ser efectivo, y una vez lo tuvimos en nuestras manos, salimos dirección Quetta para buscar nuestras motos. Una vez en Quetta nos dijeron que sería imposible pilotar por Pakistán sin el carné de pasaje, con lo cual desistimos y continuamos en tren hasta Taftan (frontera con Irán), y tras día y medio de papeleo y discusiones, nos dejaron salir dirección Turquía. ➤

**CHEMA CON UN**  
talibán de los  
buenos. En Skardu  
(Pakistán).





# En tierra de nadie

**DE LLAVANERES (BARCELONA) A ABUYA (NIGERIA)>**

Nos habíamos propuesto salir de Llanerres el 18 de noviembre y allí estábamos Tomás y yo (Víctor) ultimando los preparativos. El objetivo era cruzar África por la costa oeste hasta Ciudad del Cabo. Tres amigos y tres vehículos: una Honda FMX650, una Honda XR600 y «la mamá», una Seat Inca cargada con los recambios, las tiendas de campaña, el paramotor de Chema, latas de conserva y un camping gas.

TEXTO Y FOTOS: VÍCTOR DE MOLINA/JOSÉ MARÍA COSTA/TOMÁS PUJOL-XICÓ

**L**A PRIMERA PARADA SERÍA BARCELONA, DONDE CHEMA NOS ESPERABA FUERA DE LA oficina. Sí, aunque parezca mentira ¡trabajé hasta el último día! Hicimos una parada técnica en Honda-Impala para recoger los últimos recambios de las motos y, digno de una perfecta organización latina -es decir, mucha improvisación y poca previsión- salíamos de la Ciudad Condal ya de noche. Inauguramos la ruta durmiendo en Valencia en casa de una amiga y brindamos por la aventura que empezaba. La segunda noche paramos en Granada y la tercera los vientos de Tarifa ponían nuestras «Quechua» en cursiva. Por fin, Marruecos.

Nos decidimos por la ruta de la costa. Teníamos que parar en Rabat para coger el visado de Mauritania y era lo más rápido.

Ya conocíamos un poco el país y teníamos ganas de ver el Sáhara cuanto antes. En el camino Chema se saltó un dudoso ceda el paso y le paró un policía marroquí. Le pidió 40 euros por la infracción. Al final se solucionó regalándole una camiseta de cross de Impala diciéndole que era la camiseta del Barça. ¡Al menos era azul y roja! Este tipo de corrupción policial sería una constante en el camino.

Pues allí estábamos, siempre al sur y el océano a nuestra derecha. La tierra se secaba y progresivamente nos vimos rodeados por la monótona inmensidad del desierto. Piedras, arena, viento y una carretera de dos carriles de rectas interminables. Cada 300 kilómetros una gasolinera con restaurante y habitaciones para pasar la noche. En territorio saharauí

unos policías marroquíes nos pidieron el GPS para marcar unas coordenadas en el desierto. A cambio nos dejaron acampar en una playa al lado de su cuartel y nos llenaron una garrafa de agua potable -¡todo un lujo en el desierto!-. Marruecos se acababa. Nos acercábamos al «no man's land», una tierra de nadie entre Marruecos y Mauritania. En estos kilómetros de arena, polvo y esqueletos de hierro -de coches y camiones destrozados- reina la anarquía. Te encuentras buscavidas que compran coches, cambian dinero o te asustan diciéndote que no llegarás a la frontera mauritana para que contrates sus servicios de guía. Nosotros ni caso. Nos pusimos detrás de un camión marroquí para que nos marcara la ruta a seguir y en pocos, pero intensos, minutos ya



La Seat Inca marcaba el camino que seguíamos con la Honda FMX650 y XR600.

veíamos la cola de vehículos para entrar en Mauritania.

### Arena, mezquitas y controles

**La frontera parecía una broma. Consistía en una casucha mal hecha, una caravana y unas barracas con policías tumbados por el suelo apartándose las moscas.** Después de los trámites de rigor con la policía y la gendarmerie -con intento de soborno incluido-, por fin nos sellaban el pasaporte y entrábamos en el país. Ya era tarde y nos quedamos a dormir en un camping en Nuadibú. Se notaba que ya no estábamos en Marruecos. Más pobreza y la gente más oscura. Fue allí donde nos enteramos del secuestro de los tres cooperantes catalanes a pocos kilómetros de Nuakchot, en la carretera que une la capital con Nuadibú.

La noticia nos entristeció y nos preocupó, pero acabábamos de empezar y no íbamos a volver atrás. Al día siguiente nos levantamos muy pronto y nos dirigimos hacia Nuakchot, unos 450 kilómetros de carretera rodeada de dunas doradas. Por el peligro de acampar en el desierto tuvimos que salvar la distancia en un día.

Definiría Mauritania en tres palabras: arena, mezquitas y controles. En cada control uno o dos militares armados que nos pedían los datos -que llevábamos fotocopiados para ahorrar tiempo- y algún «cadeau» (regalo). Nosotros les decíamos que solo teníamos regalos para los niños y les dábamos -tragando saliva- un globo amarillo. ¡Ver a un militar armado sujetando un globito amarillo no tiene precio! La estampa se repitió una y otra

vez a lo largo de Mauritania y, a través de Aleg, Kiffa y Ayoun el Atrous, entramos en Mali.

Empezaba el África Negra. En Nyoro de Sahel, territorio fronterizo del lado mali, vivimos una historia digna de mencionar. Chema se levantó con ganas de volar con su paramotor y tuvo la mala suerte de sobrevolar una zona militar. La policía y los militares se pusieron muy nerviosos y esperaron a que Chema aterrizara para llevarnos a la comisaría en su pick-up. Los locales, sorprendidos de ver a unos blancos detenidos, nos miraban con la boca abierta sin entender qué era aquella hélice y aquella bola de tela roja llena de hilos. Después de cuatro horas de perdones y de explicar una y otra vez -al teniente, al comisario y finalmente al «prefet de



Tuvimos alguna avería que, con alguna ayuda que otra, conseguimos reparar.



Pudimos asistir a una auténtica boda en Burkina Faso.



Las llanuras del Sahel nos guiaron hasta Bamako, la capital de Mali.



la ville»- que no teníamos ni idea de que fuera una zona militar, nos hicieron borrar las imágenes capturadas desde el aire y nos dejaron marchar. ¡Suerte que estábamos en Mali! En Mauritania hubiéramos tenido más problemas, seguro.

A mediodía seguimos hacia Bamako a través de las áridas llanuras del Sahel salpicadas de baobabs, los primeros árboles que veíamos después del Sáhara. En Bamako descansamos una semana en el albergue Djamilla, un oasis en medio del caos urbano. En este lugar regentado por Fanny -una chica suiza- nos encontramos con otros viajeros europeos en ruta por África. Entre ellos había un Citroën 2 CV con una pareja bretona, un antiguo Unimog (camión militar) con dos alemanes de 20 años en dirección Sudáfrica y una pareja de franceses con un 205 con destino Benín. Estuvo muy bien compartir opiniones, información y aventuras con otros viajeros de nuestra índole, amantes del camino.

## Lugares de leyenda

**Después de cargar las pilas en Bamako seguimos el curso del río Níger hacia el noreste, pasando por Segou, Mopti y Djenné.** Nos habían dicho que no llegaríamos a Tombouctou con la Inca y, precisamente, hacia allí íbamos. Una pista de 200 kilómetros que nos costó tres pinchazos, pero que valió la pena. Nos esperaba una pequeña ciudad rodeada de arena que vive de la leyenda. Las caravanas de camellos que cruzaban el Sáhara descargaban la mercancía en Tombouctou y allí seguían la ruta en barcas a través del río Níger. Con la «operación Tombouctou» superada nos encaminamos hacia Bandiagara, la capital del país Dogón. Después de un trekking por los pueblos que viven en la falla, nuestro mes en Mali se acababa con muy buen sabor de boca. El próximo destino era Burkina Faso -el país de los hombres íntegros-.

La llegada a Uagadugú (capital de Burkina) fue apoteósica. Llevábamos la

FMX pinchada y cargada en «la mamá», cuando de repente, en pleno centro de la ciudad, empezó a salir humo del motor. Al mismo tiempo se nos acercó la policía y nos dijo que les habíamos filmado con la cámara de vídeo, que estaba prohibido y se llevaron los papeles del vehículo. Acabábamos de llegar y ya teníamos dos problemillas: uno mecánico y el otro de diplomacia. Para más inri se nos empezaron a sumar espontáneos. Uno nos tocaba el ngoní -instrumento de cuerda- en la oreja, otro se interesaba por nuestra procedencia, otro ofrecía un mecánico, otro nos enseñaba artesanías varias para vender, otro nos proponía comprar marihuana... Todos hablando a la vez y el coche sacando humo. Al final lo arreglamos todo allí. El mecánico se inventó un manguito nuevo y la policía nos devolvió los papeles después tras un trabajo protocolario muy fino con ellos.

Después de esta calurosa bienvenida -por la temperatura, ¡claro!- fuimos a



El calor no importa mucho cuando estás con tu moto en lugares como éste.



Entre Marruecos y Mauritania, en pleno desierto, encontramos muchos vehículos abandonados.



En Mauritania, además de muchos controles, nos encontramos con esta simpática niña.



Chema aprovechaba cuando podía para alzar en vuelo en su paramotor.

buscar alojamiento. La suerte nos volvía a sonreír, volvíamos a encontrar a nuestra estrella y dimos con el Ok Inn, un hotel con piscina y wifi en el que te dejaban acampar sin pagar ni un duro. Sí señores, ¡gratis! Así que nos quedamos acampados en este hotel toda nuestra estancia en Uagadugú.

### Nos vamos de boda

**Volvíamos a tener una misión: comprar nos una camisa elegante cada uno.** La razón era la boda de una amiga de Tomás, una chica de Llanerres que se casaba con un burkinabe. ¡Qué suerte poder vivir un evento así! Fuimos a la boda con nuestras camisas africanas multicolor en moto y sin casco. La sorpresa fue ver que los africanos iban con camisa y corbata... ¡ups! Éramos los más horteras del lugar. El fotógrafo nos hizo escoltar al coche nupcial, una moto en cada lado. Cuando le decíamos a la gente que veníamos de Barcelona para asistir a la boda alucinaban

de lo lindo. La verdad es que fue una gran suerte, un gran día para la posteridad. En Uagadugú se nos sumó Mireia, la novia de Tomás. Nunca había hecho un viaje así pero con el tiempo demostraría ser una chica muy dura.

Los cuatro dejamos Ouaga atrás y nos dirigimos a Bobo-Dioulasso, la segunda ciudad del país. Allí nos separamos: Tomás y Mireia a recorrer el país, Chema a volar y yo a tocar el djembé. Bobo, con menos polución y calor que la capital, nos gustó mucho. Pero en todo lo bueno hay algo malo y fue allí donde Chema cayó enfermo de malaria. En uno de los países más pobres del mundo, con 41 grados de fiebre y saliéndole sangre de la nariz, Chema pasó malos momentos y casi fue el final de su viaje. Los parásitos de la malaria se le habían reproducido mucho y se quedó muy débil. Al final, con la medicación adecuada y unos días de descanso, estuvo listo para continuar hacia el próximo país: Ghana.

Después de la dureza del Sáhara y del Sahel nos encantaba la idea de llegar al trópico. Ghana no nos defraudó. Nos recibió con su verde esplendor y nos ofreció piñas, cocos, mangos y sandías. Cruzamos el país desde Burkina Faso directamente hacia el océano, donde la bondad de sus playas nos retuvo unas semanas haciendo barbacoas de pescado fresco bajo la luz de la luna. El camino hacia la costa no estuvo exento de dificultades. La cadena de la XR se rompió en medio de la nada en un momento en el que no estábamos juntos todo el equipo. Así, sin recambios, tuve que esperar bajo la sombra de un árbol a que apareciera algún vehículo.

### La dureza de la Malaria

**Finalmente cargamos la moto en el techo de una furgoneta para llegar al pueblo** más cercano -unos 80 kilómetros-. Afortunadamente un mecánico encontró un trozo de cadena de Yamaha Ténéré



¿Para qué llevar las cosas en la mano pudiendo utilizar la cabeza como soporte...?



Estábamos en Marruecos. La aventura no había hecho más que empezar.



La Inca era nuestra reina, por algo la llamamos «la mamá».



que resultó ser compatible. No teníamos el clip para cerrar la cadena y hubo que ir a buscar a un herrero para soldarla. En África ponen toda su imaginación para arreglar las cosas; si no hay pieza, se inventa. El invento funcionó de maravilla, pero apareció otro problema: la pinza de freno trasero se partió y se aguantaba milagrosamente. Era de aluminio y no se podía soldar. Hubo que continuar hacia la playa dándole martillazos de vez en cuando para poner la pinza en su sitio. Así se llegó al «Green turtle lodge», una parada obligatoria en Ghana para los viajeros en dirección sur, un paraíso de palmeras y mar, ideal para reponer fuerzas. De allí continuamos hacia el este dirección Accra.

Ya en Kokrobite, Chema y yo fuimos a hacer unos recados y, al volver al albergue en el que nos alojábamos, vimos a Tomás de color morado y temblando de frío. ¡Lo extraño era que estábamos a 40 y pico grados! Fue al hospital y después de los análisis de sangre le dijeron que tenía

malaria. Tomás, conocido por nosotros como «la bestia», iba diciendo «mañana nos vamos de aquí». Ni la malaria pudo con sus ganas de continuar el viaje. Aprovechamos su enfermedad para poner las motos a punto y para gestionar el visado de Nigeria en Accra. Para el visado nigeriano se necesitaba, entre otras muchas cosas, una carta de invitación al país que, por supuesto, no teníamos. Nos costó unos segundos reaccionar y decirle al ayudante del embajador que teníamos que imprimirla. Salimos corriendo de la embajada en busca de un «ciber». Gracias a la web encontramos una escuela inglesa en Abuja, capital de Nigeria. Copiamos el logo, el nombre del director y su firma y nos inventamos un texto en el que se nos invitaba al país como representantes de «Canalla Child's Association», una asociación inventada in situ. Todo funcionó de maravilla y nos estamparon el visado en los pasaportes de los cuatro. Ya teníamos todo lo que necesitábamos de Ghana. Podíamos continuar el

viaje hacia los dos pequeños países previos a Nigeria: Togo y Benín.

Entramos a Togo por la costa. La frontera con Ghana estaba en la playa y los primeros kilómetros togolese discurren por el bonito paseo marítimo de Lomé. Al día siguiente, paseando por el centro, vimos una caravana de coches, motos y autobuses llenos de personas pintadas de colores, bailando, gritando consignas, riendo. Eran las elecciones generales de Togo, estaban en plena campaña. Continuamos la ruta parando en Togoville, un pueblo tradicional «voodoo», antes de dejar el país y entrar en Benín. Después de una breve parada en Cotonou cambiamos la orientación y nos encaminamos hacia el norte para evitar entrar a Nigeria por Lagos. Parecía una etapa fácil, pero me empezó a subir la fiebre y tuvimos que parar la expedición. Me diagnosticaron malaria y fiebre tifoidea. Unos días de medicación a lo bestia entre el hospital y el hotelucho que encontramos -que resultó ser un picadero- y ya pude

Dejamos a un lado las rutas por el desierto, para adentrarnos en el asfalto.



Pudimos dormir mirando las estrellas. Aquí, en Burkina Faso.



En Mali contemplamos lugares de leyenda...



Nos dijeron que no llegaríamos con la Inca a Tombuctou, pero ahí estábamos.

moverme. Tomás se subió a la XR y yo me senté en «la mamá» tomando vitaminas y esperando recuperarme pronto. Se nos acababa Benín y le dijimos adiós por una pista de tierra preciosa entre árboles y pueblos remotos.

## Llegamos a Nigeria

**Ya estábamos en Nigeria. Habíamos decidido entrar por el centro del país, más seguro que el sur.** Así evitábamos Lagos y el delta del Níger. Queríamos ir directamente hacia Abuya, la capital, para hacer gran parte de los visados que nos faltaban hasta Ciudad del Cabo. Como íbamos con nuestra querida Seat Inca, no pudimos seguir la ruta marcada y tuvimos que desviarnos hacia el sur. Nigeria nos esperaba con todos sus agujeros en el asfalto y con todos sus controles con pinchos en el suelo y hombres -con o sin uniforme- armados. Una desquiciante media de 100 kilómetros cada tres o cuatro horas. El tercer día en Nigeria la XR no podía más: el plato

estaba liso, no le quedaba ni un diente. La cargamos en la Inca y continuamos dos en la furgó y dos en la FMX. Ya la arreglaríamos en Abuya, queríamos llegar ese mismo día. El azar quiso que, en una confusión al parar a repostar, nos separáramos y nos perdiéramos. La FMX con Chema y Mireia continuó, y Tomás y yo nos quedamos. Además, nos pusieron varios litros de gasolina súper en la Inca y tuvimos que ir al mercado negro para encontrar gasoil.

Curiosamente, la mayoría de gasolineras no tenían. Solucionamos el problema y continuamos la marcha un poco acelerados para encontrar a la moto. Uno de los famosos agujeros del asfalto nigeriano nos sorprendió y reventamos una rueda con un llantazo que dejó el círculo en forma de corazón. No nos quedaban ruedas de repuesto. Habíamos pinchado la última hacía unas horas. Había que volver al pueblo y arreglar los pinchazos. Tomás se fue y yo le esperé en una sombra con el gato del coche puesto. Volvió rápido y con

dos ruedas arregladas. Habíamos perdido mucho tiempo pero teníamos que llegar a Abuya ese mismo día. Estábamos cerca, solo teníamos que aguantar un poco más. En Abuya nos esperaba el hotel Sheraton, conocido entre viajeros por dejar acampar gratis dentro de sus instalaciones. Ésa era nuestra meta.

Después de unas largas últimas horas separados, llegamos al lujoso hotel y nos encontramos con la FMX aparcada al lado de una montaña de basura en la parte de atrás del recinto. Nos fundimos en un abrazo. Lo habíamos conseguido, estábamos en la capital de Nigeria. Por mi parte, bastante débil físicamente y habiendo pasado cierta angustia por las carreteras nigerianas, decidí plantarme. Vendí la XR y me compré un billete de avión hacia Ámsterdam. Habían pasado cuatro meses y el viaje se acababa para mí. El resto de la historia hasta Sudáfrica os la contarán ellos. ¡Suerte chicos! ¡Hasta pronto!

www.africafondo.shutterfly.com

# Siempre hacia el SUR

**DE ABUYA A CIUDAD DEL CABO** > El 14 de marzo arrancaba de nuevo la expedición desde Abuja (Nigeria). Víctor volvía a casa en avión y nosotros -Chema, Mireia y yo- íbamos con la Inca y la FMX hacia la frontera con Camerún. Haríamos 570 kilómetros, una etapa récord hasta el momento.

TEXTO Y FOTOS: VÍCTOR DE MOLINA/JOSÉ MARÍA COSTA/TOMÁS PUJOL-XICOY

**E**N CAMERÚN NOS ESPERABA EL POTO-POTO, EL BARRO AFRICANO «QUE SE LO COME

todo». Los problemas llegaron pronto. Después de unos primeros charcos que pudimos sortear sufriendo un poco, llegamos a una auténtica piscina en la que el cárter tocaba la arena sumergida. Un local se ofreció a sacárnosla y aceptamos. Craso error, ya que, acelerando gas a fondo solo consiguió cargarse un manguito de agua. Un grupo de leñadores nos arrastró con un Hilux 4X4 durante unos kilómetros más. Así rompimos el palier y empezamos a tener también problemas eléctricos. Te-

níamos que buscar una solución. Chema y yo fuimos a Mamfe -la ciudad grande del lugar- a buscar un camión que quisiera sacarnos de allí. Habíamos acabado hartos de los leñadores y del Hilux 4X4. En Mamfe, tras liarse una graciosa bronca africana de gritos y gesticulaciones, conseguimos una bestia de camión 8X8 dispuesto a ayudarnos por unos 300 euros, África es más caro que Asia.

Cargamos la Inca en el camión y la FMX nos seguía a trancas y a barrancas. Incluso el 8X8 se quedó clavado tres veces, pero con un truco local -rompiendo setas gigantes en el barro para

endurecerlo-, conseguimos seguir la ruta hasta Mamfe. Allí arreglamos el palier, el alternador y un par de ruedas pero, acto seguido, se rompía la bomba de agua. Entre mecánicos y desguaces me empezó a doler la parte baja de la espalda cada vez más intensamente. Fuimos al hospital más cercano y me diagnosticaron un cólico nefrítico. Fue una experiencia intensa vivir la realidad de un hospital africano pero no cambiaría lo vivido. No se puede explicar con palabras, hay que vivirlo. Me recuperé al mismo tiempo que la Inca y continuamos hacia Yaundé -la capital- para hacer el visado de Gabón



¡Qué cara de felicidad tenía Mireia! Se nota que ya habíamos pasado lo peor...

y aprovechar para descansar un poco. El trópico y el poto-poto estaban siendo duros. Nos despedimos de Camerún sorteando con elegancia controles de policía corruptos -ya íbamos cogiendo experiencia en no pagar ni un duro- y llegamos a Gabón sin más problemas.

### Gabón, la sorpresa

**Creíamos que Gabón iba a ser un país caro donde los turistas no eran bienvenidos** pero, aparte de unos primeros kilómetros con controles de policía que pedían dinero -como siempre-, nos encontramos con buenos precios y gente

mayoritariamente amable. Continuaban la selva y las pistas embarradas, esta vez al lado de un río muy grande, el Ogoone. Íbamos dirección a Franceville, hacia el interior del país, y paramos a dormir en Lope. Chema quería volar y fue a hablar con el jefe del pueblo. La casualidad -o nuestra estrella- hizo que conociera a un gabonés llamado Álex López, de madre italiana y padre español pero nacido allí. Gracias a su generosidad vivimos una de las mejores noches del viaje con solomillo de ternera, vino y whisky incluido. Además, a Álex se le antojó hacer un safari nocturno y nos metimos en la selva

en plena oscuridad para ver elefantes, antílopes y bueyes -entre otros animales-. Gracias Álex, ¡fue una pasada!

Al día siguiente continuamos el viaje hacia el sur, siempre hacia el sur. Nos encontramos con buenas carreteras -Acciona estaba trabajando allí- hasta que cruzamos un río con la Inca y se nos paró de golpe. Cambiamos los fusibles pero volvieron a saltar. Nos tuvieron que arrastrar hasta el taller más cercano, donde sacamos los inyectores para vaciar toda el agua del motor. También tuvimos que arreglar el arranque porque la llave no iba. El mecánico, que era un crack, nos puso un

## > ESPAÑA-SUDÁFRICA (II)



La Inca no pudo terminar el viaje con nosotros, tuvimos que reemplazarla por esta moto.



El poto-poto de Camerún hizo que nos encontrásemos en escenas como ésta.



Nuestra Honda FMX650 fue una auténtica superviviente.



El paramotor causó sensación entre los niños congoleños!

botón muy chulo para arrancarla y continuamos cruzando ríos con el miedo en el cuerpo. En estos intentos agujereamos el cárter y lo tapamos con silicona como solución de emergencia para llegar a Congo como se pudiera. La FMX avanzaba bien, pero la Inca se nos estaba cayendo a trozos.

A ver qué pasaría en los Congos: Congo y la República Democrática del Congo.

Queríamos cruzar los dos Congos por la costa, donde son estrechos y menos peligrosos que en el interior. Empezábamos con ilusión un país que resultaría ser la sorpresa del viaje, con gente muy

amable y pistas de tierra impresionantes. Algún día volveremos a explorarlo mejor, Congo es un paraíso del enduro. Pues allí mismo, en la frontera de Gabón con Congo, Chema pinchó la rueda de atrás de la FMX. No teníamos rueda de recambio e íbamos a cargarla en la furgó, pero nos acordamos de un espray para pinchazos que nos había dejado Víctor y solucionamos el problema rápidamente. De todos modos, como no nos fiábamos mucho de su eficacia, Chema se adelantó hasta encontrar un mecánico. De camino al primer pueblo (60 km) nos pararon tres veces: la policía, el ejército y la gendarmerie. Como siempre, nos dijeron: «la carretera no está bien, jestá muy bien!». Evidentemente era mentira y nos quedamos clavados varias veces, pero con sudor e insistencia logramos continuar.

### La parte más dura

**Mientras avanzábamos duramente se nos acercó una moto con un militar y**

Gabón, un país al que  
tendremos que volver.



nos dijo que nos habíamos saltado un control, que teníamos que volver atrás y que, además, en la persecución se había roto la suspensión de la moto y que la teníamos que pagar nosotros. Nos costó mucho tiempo y paciencia lograr que nos devolvieran los pasaportes a cambio de nada. Ya estábamos hartos de tanta corrupción y no cedíamos ni un miserable euro. Por fin, pudimos continuar hasta el siguiente pueblo, Kivangou. Allí nos detuvieron otros militares más simpáticos que los anteriores. Nos enseñaron dónde podíamos dormir y les invitamos a unas cervezas calientes. Esa noche cenamos lo único que había, antílope. Chema montó el paramotor al día siguiente y sobrevoló esas tierras congolesas. El revuelo que causó fue impresionante y al bajar, un abuelo del lugar, nos ofreció unas monedas por haber distraído a todos los niños del pueblo. No me atrevo a decir cuántos había... ¡muchos!

Continuamos la ruta hasta que un camión bloqueado en una cuesta embarrada nos hizo parar. Allí nos encontramos con Tango, un conocido lituano que viajaba en una «Kawa» 250 en solitario. Nos ayudamos mutuamente a superar los obstáculos y dormimos en medio de la pista con nuestras «Quechua». Estábamos camino de Point Noire y luchamos con toda nuestra energía contra el poto-poto hasta llegar al pueblo fronterizo con Cabinda (Angola). Cabinda es una parte angoleña aislada del país que separa Congo de la República Democrática del Congo. Fue allí donde hubo un atentado contra la selección de fútbol de Togo unos meses antes, en la Copa de África. Nos pusieron un sello de Angola en el pasaporte y llegamos con un problema eléctrico a la frontera con la R.D. del Congo. Estábamos siendo arrastrados por un coche local que se saltó dos controles de aduanas de Angola y dos controles más de la parte del Congo. Al final, hicieron parar al coche, sacaron al pobre hombre

a culatazos de escopeta, le pegaron una paliza y volvió medio desnudo, llorando y sin coche a su Cabinda natal. Una de esas historias africanas que te dejan con la boca abierta. Yo no sabía qué hacer, me había dejado arrastrar y también me había saltado los controles. Gracias a Dios -o a lo que fuera- encontramos a un buen policía de aduanas que nos ayudó en todo. Nos cambió dinero, agilizó los trámites burocráticos y consiguió que un coche nos remolcara hasta que pudiéramos encontrar a otro mecánico. Al final arreglamos el problema en el alternador y llegamos al Río Congo, frontera natural entre la R.D. del Congo y Angola. Teníamos que cruzar el río en una patera para cambiar de país.

**Objetivo: visado en Angola**  
**Una vez superado el delta del río Congo, metiendo la Inca mediante dos palos de madera dentro de una patera, llegamos a Angola de nuevo, pero esta vez teníamos que superar unos 1.500 kilómetros en**

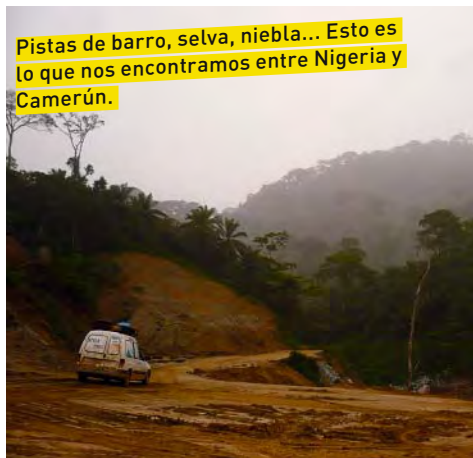
Un alto en el camino en Namibia... El sur está más cerca.



¡Esta jirafa decidió posar para nosotros!



Pistas de barro, selva, niebla... Esto es lo que nos encontramos entre Nigeria y Camerún.



África fue dura hasta el final, pero la FMX no dio ningún problema.



cuatro días a causa de que el Ministerio de Inmigración solo da visados de tránsito a los turistas. Puntualizar que Inmigración de Angola es lo más antipático de toda África, en cambio, el angoleño es muy hospitalario. Así que gas a fondo, todo iba como la seda, la carretera había mejorado sensiblemente, la Inca parecía que respondía hasta que en una escapada me paro en un control de policía donde me invitan a una Coca-Cola y empiezo a hablar con los locales para esperar. En pocos minutos llegó un camionero y le explicé al policía que dos kilómetros atrás unos turistas con una furgoneta blanca habían roto el cárter con una piedra y habían gripado el motor. Fue así como me enteré de que la Inca había muerto, concretamente dijo en portugués: «El carro gripó».

Gracias a un contacto nos extendieron el visado lo que es casi imposible en Angola y pasamos dos noches en el control de policía bebiendo cerveza pagada por la corrupción de la policía y disfrutando de

mis últimos vuelos en África. Empezaba un nuevo viaje, cogimos un autobús muy loco y nos dirigimos a la capital, Luanda. Capital más caótica no había visto ni de lejos en toda Asia y África, como dice Víctor de Nigeria: están en guerra civil y no lo saben. Entre otras cosas, a causa de la lluvia, te encuentras con piscinas de barro en medio de la ciudad de unos dos metros de profundidad. La solución fue enviar el paramotor a Barcelona y Tomás y Mireia se compraron una moto china nueva de 125 cc por 300 euros para llegar al objetivo, Cape Town.

En este punto tenía un poco de prisa ya que mi hermana venía a visitarme en Namibia y pisé gas a fondo incluyendo rutas nocturnas esquivando hienas, rayos y más poto-poto. En tres o cuatro días ya estaba en Windhoek, capital de Namibia.

### Vuelta a la civilización

La primera noche en Namibia dormí en el almacén de una gasolinera donde vi bajar

de un autobús a un equipo de fútbol que me dejó la piel de gallina porque tenían ropa limpia, gafas, educación, cultura, bambas... Empezaba otro tipo de viaje. Al llegar al camping de la capital, me instalé en la zona camping de un hostel también increíble porque tenía luz, agua, gas, estaba limpio, hasta había más turistas. Fue divertido porque había perdido mi tienda de campaña en el poto-poto de Angola y el segundo día una americana me preguntó: ¿Tu eres el que duerme en la zona camping sin tienda de campaña? Me reí tanto que no hizo falta responder.

Llegó mi hermana e hicimos el primer Safari serio del viaje, «un espectáculo espectacular» y visitamos lo más destacado del país. Un país muy bonito y recomendable, pero con dos problemas. Primero el nivel altísimo de crimen, en nuestro hostel hasta había un cartel irónico que dice: «Windhoek experience, coge tu cámara y date un paseo nocturno por la ciudad». Segundo



¿Un lugar más o menos civilizado para acampar? ¡No nos lo creemos!

¡Si señor! ¡Hemos llegado a Sudáfrica!



Cualquier lugar nos valía para «plantar» nuestras tiendas.



el racismo, dicen que ha mejorado después del Apartheid, quizá es verdad, pero en mi opinión sigue habiendo un odio recíproco muy profundo. Por ejemplo, en una fiesta que fui de unas 100 personas, todos eran blancos menos quien recogía vasos.

A causa de que ya estábamos en países civilizados o no tan interesantes, que empezaba el invierno, que ya no tenía el paramotor y que ya había visto lo que quería ver de África, compré el billete de avión para volver a casa el mismo día de mi cumpleaños, el 12 de mayo.

Así que me planté en tres días en Ciudad del Cabo, los últimos 500 km bajo la lluvia, África sería dura hasta el final pero la Honda FMX y la moto china no dieron ningún problema. Sudáfrica lo vi muy parecido a Namibia, pero con más gente y más racismo. Incluso, una chica surafricana blanca, me contó que su marido trabaja en Nigeria, yo le pregunté que si era negro, y ella me



En una patera cruzamos el río Congo, de camino a Angola.

respondió que eso es como mezclar cebras con cocodrilos.

Lo más bonito de Sudáfrica fue ir hasta el Cabo de Buena Esperanza, donde vi que lo había conseguido... Más al sur ya solo está el Cabo de Águilas, objetivo cumplido. Hasta lo pudimos

celebrar saliendo de fiesta incrementando la media a seis fiestas en seis meses. Y aquí se acabó la aventura, totalmente diferente a la anterior en Asia. Durante 6 meses, cruzando 17 países y después de 26.000 quilómetros. ¡¡¡ÁfricaFondo!!!

www.rentalmotorbike.com