

VIAJE EN SOLITARIO A DAKAR SOBRE UNA VIEJA BMW R 100 G/S

Rumbo a Dakar



La llegada. Es poco recomendable, pero es Dakar y eso basta.



Desde que África no alberga la mítica prueba de raids, algo parece faltar en mi espíritu aventurero. Sí, participar en el Dakar era el anhelo de muchos, de hacer algo diferente en la vida. Pero no es necesario salir en carrera para llegar al Lago Rosa; ¿por qué no hacerme mi propio Dakar en solitario?

■ MIQUEL SILVESTRE

Dakar es destino obligado desde que Thierry Sabine se perdiera entre las dunas de Libia y pensara lo divertido que sería embarcar algunas decenas de pirados en el empeño de cruzar el Sáhara. Se instituyó así el mito. Cada año, cientos de motoristas lo intentamos a pesar de que el viaje a través de Mauritania implica ahora una carga suplementaria de riesgo por culpa de Al Qaeda. Afrontaré el reto con una antiquísima R100 G/S de 1988 con más de 90.000 kilómetros porque carece de electrónica, porque me encantan las viejas GS y porque, ¡qué diablos!, sobre una de ellas ganó Hubert Auriol dos ediciones del primitivo París-Dakar (1981 y 1983). Sí, soy un romántico. Pero el romanticismo a veces sale caro, como pronto tendré ocasión de comprobar.

Tánger-Larache

Llego a Tánger una noche de principios de marzo. El ambiente es húmedo, ha estado lloviendo todo el mes. La declaración de aduanas requiere carné de conducir internacional, permiso de circulación, pasaporte, carta verde, paciencia y estoicismo para negar propinas.

El Hotel Continental es decadente pero agradable. Habitaciones espartanas y vistas sobre el puerto. No sirven cerveza. Encargo que me traiga unas latas a uno de los muchísimos buscavidas que hay haraganeando por las calles. Llega un ruidoso batallón de jóvenes norteamericanos. Están sobrecitados por la aventura marroquí y el polen de cannabis.

Al día siguiente, la ciudad es un inmenso charco. La moto da problemas desde el principio. Ratea a partir de las 4.500 rpm. Cae un diluvio y el motor se detiene. Las pipas de las bujías están mojadas. Soplo para secalas y consigo que funcione un cilindro. A 40 por hora recorro el tramo hasta Larache acompañado de un furioso aguacero. En el taller recortan unos trozos de goma que pongo a modo de fundas para impedir que penetre agua.

La moto va un poco mejor, pero sigue rateando. Es el encendido, no tengo dudas. Me meto en la autopista; la carretera nacional está cortada por las inundaciones. Hay muchos radares (¡!!!). No siento temor a una multa, voy más lento que el caballo del malo. En un respiro que nos da la lluvia, descubro en el retrovisor un perfecto arco iris a mi espalda.

Casablanca-Marrakech

Casablanca es un sucio y contaminado caos. Estoy cansado, calado hasta los huesos, y mi humor es tan malo como el encendido de la GS. Encuentro, diviso un hotel decente, me detengo. El Rivoli, frío e impersonal. No tengo ganas de seguir buscando. Afortunadamente, sirven cerveza.

Hacia el este, el horizonte se aclara. Verdísimo paisaje. Al fondo, las montañas del Anti Atlas. Apenas hay gente. Es un Marruecos rural de pueblos de adobe y pastores en borrico. Marrakech es bulliciosa y bella. Con la moto calándose cada dos por tres me meto en el dédalo de callejuelas estrechas de la Medina. La torre refule en la noche como si fuera de oro. Reda, dueño de Palm Road, me recomienda que visite Ouarzazate. Hay varias empresas de alquiler de motos y es posible que tengan lo que necesito.

Ouarzazate

No llueve pero el cielo sigue nublado. La carretera atraviesa pequeños pueblos de tráfico imposible. Camiones, coches, bicicletas, ciclomotores. Comienza la ascensión. La carretera se retuerce. Al fondo refulgen las cimas nevadas. El paisaje es de una belleza granítica. Pero la moto va todavía peor. Casi no puedo adelantar a los 4x4 cargados de turistas. Con lo divertida que podría ser la ruta con un motor en condiciones.

A 59 kilómetros de Ouarzazate comienza el desierto. Me cruzo con un par de motos. Marruecos es un destino fácil para paladear la aventura. También yo puedo relajar la mecánica en esta zona más plana. La famosa población es un decorado cinematográfico. Aquí se han rodado películas como *Lawrence de Arabia* o *Gladiator*.



Bella imagen de la ciudad de Agadir al atardecer.



Ésta fue la tónica de los paisajes por los que crucé.



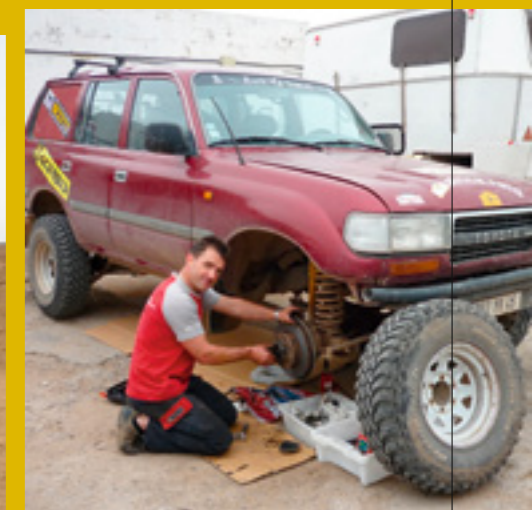
Los controles policiales son frecuentes. "No te pares, si no llevan un arma al cinto", me aconsejaron.



El camión de Coca-Cola que me rescató de Mauritania.



¿Parque nacional? De arena, porque de otra cosa... el aspecto es árido y con poca vida.



Me encontré en Agadir al ex piloto dakariano Jean Brucy, que gustoso me echó una mano.

La ruta invita a gozar del agreste paisaje y de carreteras como ésta, llenas de curvas.

Empieza a soplar un viento preñado de arena. Voy a dormir a Bikershome, alojamiento y taller para motoristas fundado por Peter Buitelaar, holandés errante. Sale un tipo al oír el motor. Es Nigel, inglés que lleva dos años en la carretera. Ha estado también en un montón de sitios y me da buena información sobre la ruta. Descubrimos que la bobina está rajada. No hay ninguna en Ouarzazate, ni siquiera de coche. Encargamos una a Motorworks, en el Reino Unido. La mandarán a Agadir.

Problemas

Sopla un huracán que golpea de frente y de costado. La vieja BMW casi no anda; llevándola en segunda y altísima de revoluciones apenas alcanza los setenta. Es como llevar un ciclomotor de doscientos kilos. Eso sí, cuesta abajo nos ponemos a cien. Pero entonces siempre encontramos un camión en una curva o una de esas odiosas autocaravanas de los franceses que vienen aquí de vacaciones. El paisaje es espectacular, sería un deleite de no ser porque el vendaval quiere arrancarme la cabeza. Con un solo cilindro, la gasolina dura la mitad. Me quedo sin combustible. El primer vehículo que pasa para a ayudar. El conductor me lleva a la gasolinera mientras su acompañante se queda vigilando la moto. Cuando regresamos, lo encuentro con mi casco puesto para que el viento no le llene los ojos de tierra. Los doscientos kilómetros restantes son una

odisea. La moto va a tirones, se cala, y además se suceden las poblaciones con el habitual sistema de tráfico marroquí: Caos con mayúsculas. Coches, peatones, bicicletas, burros, perros... todos a la vez como en un videojuego. A menos de 25 kilómetros de Agadir, la BMW dice basta. Un par de tipos aparecen de la nada. Localizan una furgoneta. Por 20 euros nos lleva hasta un hotel en la playa. Persisten las nubes. En DHL me dicen que la bobina llegará en tres días.

Agadir

Localizo a Jean Brucy, héroe del Paris-Dakar, con veinte ediciones en su revólver; organiza rutas en moto por la zona y me ayuda sin pedir nada a cambio. Vamos a ver un mecánico local. Pide 180 euros por una bobina usada. Decido esperar la que viene de Inglaterra. El mecánico se tendrá que comer la suya hasta que otra BMW airhead posterior a 1985 rompa la bobina en Agadir. Esto probablemente ocurrirá algún día, aunque quizá no en esta década. Ningún problema, no hay prisa en África. Lluveve otra vez. Los jubilados franceses son una plaga. No les interesa la cultura o la historia del país, solo los precios baratos y la inmensa playa. Agadir, reconstruida de hormigón tras el terremoto de 1960, es como un Benidorm de los setenta. Voy al bar. Para los marroquíes la mejor solución si quieren beber alcohol es ir a un hotel de turistas. Me rodean hombres solos bebiendo en silencio. Detrás de la

barra hay una colección astrosa de botellas medio vacías. Por Dios, que llegue pronto mi bobina. El día señalado soy el primer cliente; al menos eso me dice la empleada de DHL. No me extraña, no creo que haya nadie tan ansioso por un envío. Coloco la bobina, cambio las bujías y la moto arranca entre una espesa humareda. Los ingenieros alemanes sabían lo que hacían cuando desarrollaron el motor boxer para la R32 de 1923.

Sidi Ifni

La motocicleta mejora mucho, aunque todavía no va redonda. Paro en Sidi Ifni. El pueblo está medio deshecho. Los viejos edificios españoles aparecen vacíos y descuidados. Aquí libró España su última guerra entre 1957 y 1958. Fue llevada en sordina porque por aquel entonces el colonialismo ya tenía mala prensa. Todavía hoy es un conflicto que nunca existió. Yo me enteré porque hice el servicio militar en la Brigada Paracaidista, unidad que se mandó aquí a combatir. La parada y fonda en Ifni tiene algo de homenaje a mis compañeros de armas. Me alojo en Belle Vue. Suena Julio Iglesias en francés, sus gorgoritos compiten con el silbido del viento. Hay un cielo anubarrado de plomo sobre un mar nervioso. Al despertar, la moto no arranca. Está sin batería. El alternador está muerto. El taller de Mohamed es mínimo, pero conoce su oficio. Abre el motor y me enseña las conexiones sulfatadas. Pero antes de nada, un te marroquí. Me voy a volver diabético.

Los jubilados franceses son una plaga. No les interesa la cultura o la historia del país, sólo los precios baratos y la inmensa playa. Agadir, reconstruida de hormigón tras el terremoto de 1960, es como un Benidorm de los setenta

Sáhara Occidental

He dejado atrás Sidi Ifni y espero que también los muchos problemas eléctricos sufridos en Marruecos, probablemente por culpa del diluvio que nos cayó durante los primeros días. Hacia el sur, el horizonte se expande sin límites. Nada es más diverso que un desierto. Nunca igual a sí mismo, a veces hay dunas, a veces cañones, a veces montañas, a veces playa, a veces acantilados. El Sáhara es el desierto con más tráfico que he cruzado jamás. Autocaravanas francesas, 4X4 de aventureros, perros que me persiguen, camellos que huyen y niños que saludan. Pero no hay que confiarse. Es un territorio duro, enorme, interminable. Poco a poco van desapareciendo los poblados, las personas y las comodidades. El polvo lo invade todo. Lo que no desaparece es la policía, tan persistente como la arena. Hay multitud de controles. El ritual se repite cada pocos kilómetros. Al fondo de la recta y plana carretera se divisan un par de sombras difuminadas por la reverberación del sol. Son gendarmes marroquíes. Detienen a todos los viajeros. No son hostiles, sólo pelmas.

Noventa kilómetros antes de Al Aaiún encuentro el camping Roi Beduin. Me lo recomendaron unos suizos que montaban KTM a los que encontré en la carretera entre Ouarzazarte y Agadir. Es el último lugar donde beber cerveza, me dijeron. Así que aprovecho e incluso compro una botella de vino marroquí para el camino. Al día siguiente me voy al suelo en una pista. Rompo el soporte de la maleta. La ato con una cincha y voy a Al Aaiun. Ciudad militarizada y policial, hay un destacamento de aburridos cascos azules que velan por el alto el fuego. Me aborda un saharauí. Habla español. Me acompaña a un taller cercano donde sueldan la rotura. Cuando intento entregarle una propina casi se enfada. Cruzo el trópico de Cáncer al atardecer. Dejo Dakhla al otro lado de la bahía y busco un lugar para acampar. Encuentro una vieja torre de vigilancia en ruinas y planto la tienda. Abro la botella de vino y la lata de atún. Un poco de pan y las estrellas. Estoy solo en el Planeta Sáhara. Estos momentos únicos y solitarios son, sin duda, los que compensan todo el sufrimiento de un viaje así. Los

que hacen recordar las razones por las que uno atraviesa desiertos sobre motos viejas.

Mauritania

Entre Marruecos y Mauritania son cinco kilómetros de tierra de nadie. Una sucesión de baches, bancos de arena, señales de peligro de minas y carrocerías calcinadas de viejos coches robados. Los militares mauritanos examinan mi pasaporte. La garita está llena de moscas y hombres aburridos. Suciedad vieja, una mesa coja, cuatro catres con colchones de paja y una tetera quemada. El Sáhara mauritano es el verdadero océano de dunas doradas como el oro que se extienden más allá del horizonte. Abrasado por el sol, es un páramo perfecto en su belleza arenosa. Inmaculado, tórrido e infinito, es también el tétrico desierto de los secuestros de Al Qaeda y el incómodo territorio de la falta de gasolina. Desde la frontera hasta la capital hay 620 kilómetros y una sola gasolinera donde venden súper. Llevo ya 260 kilómetros y mi autonomía es de 300. Llegaré por los pelos. A punta de gas y sufriendo un calor espantoso, diviso el logotipo de Total, la petrolera francesa. Pero cuando llego, me dicen que se ha acabado la gasolina. Son las cinco de la tarde. Ha sido un error no cargar con veinte litros suplementarios; exceso de confianza en la información. Siento que no soy bien recibido. Todos saben que valgo cinco millones de dólares. Decidí cruzar Mauritania a pesar del riesgo porque un motorista



Un taller de Agadir. En África, el tiempo no cuenta.

Camellos, bueyes, uros... ¿Qué más peligros puede haber?

En todos los talleres que visité me invitaron a un té.

El Sáhara es el desierto con más tráfico que he cruzado jamás. Autocaravanas francesas, 4X4 de aventureros, perros que me persiguen, camellos que huyen y niños que saludan. Es un territorio duro, enorme, interminable

EL DETALLE

Datos útiles

- * Ferry tarifa Tánger: 61 euros
- * Tánger: Hotel Continental: 40 euros
- * Casablanca: Hotel Rivoli: 55 euros. 44 Bd. D Anfa
- * Marrakech: www.palm-road.com
- * Ouarzazate: www.bikershome.net
- * Piezas originales BMW por DHL: www.motorworks.co.uk
- * Agadir: www.randoraidmaroc.com
- * Sidi Ifni : Hotel Belle Vue: Plaza de Hassan II. 17 euros
- * Camping Roi Bedouin: 5 km después de Tarfaya. 16 euros
- * Saint Louis: Hotel La Tour. Rue du General de Gaulle. 35 euros.
- * Nouakchott: Auberge Sahara: route de Nouadibou. 15 euros.
- * Dakar: Residence du Jardin du France : 4 Rue D, Point E. 38 euros.
- * Rafael Fernandez-Cotta: <http://motoendurosenegal.wordpress.com/>

solitario apenas llama la atención. El problema es si te quedas mucho tiempo parado en un lugar con gente aburrida a tu alrededor. Tres pobres diablos de Malí no dejan de hablar de mí. Tal vez sólo planeen robarme, incluso es posible que simplemente estén opinando sobre quién ganará la Liga. Puede ser, pero creo haber desarrollado un olfato especial para detectar peligros. Siento que la atmósfera es hostil y que no es conveniente pasar la noche entre estos tipos. ¿Pero adónde ir cuando lo único que nos rodea es la nada? Sumido en lúgubres pensamientos, oigo el ronco rugido de motor diesel acercándose. Un trailer desvencijado con los colores rojos de Coca Cola aparece del norte. Coño, me digo, la chispa de la vida. El camión se detiene a repostar gasoil. Les pido ayuda y ellos me piden sesenta euros. Subimos la moto y nos alejamos camino de Nouakchott. Mis anfitriones no hablan una palabra en cristiano, pero son los ángeles que necesitaba.

Nouakchott, territorio comanche

Nouakchott es una ciudad sobre arena de playa. El suelo está lleno de conchas. Aquí hubo un mar antes de una república islámica. La población nada entre desperdicios, miseria y excrementos de cabra. El Albergue Sahara es un lugar agradable en la calle principal, pero el terror perjudica el negocio turístico. El dormitorio común está vacío. Hay tres rusos alojados. Viven aquí, Dios sabe

haciendo qué. Ceno atún en conserva y bebo la media botella de vino que había reservado. El desierto se ensucia cada vez más de raquítica vegetación y pobres poblados de la Mauritania negra, la que sirve de granero de esclavos a la minoría berebere. El calor es terrible. Llego a Rosso tras superar decenas de controles policiales. No cruzaré por aquí. Tengo las peores referencias del ferry. Sólo puedo esperar retrasos, ladronzuelos y corrupción. Me desvío hacia la pista de Diama, que circula paralela al río Senegal a lo largo de noventa divertidos kilómetros sin asfalto. El paso fronterizo está tranquilo y cruzo en veinte minutos tras pagar *passavant* y seguro.

Senegal

Senegal es como cambiar de planeta; es el África alegre y colorida. Se acabó la tristeza integrista. Senegal es también un país musulmán, pero hay cerveza y las mujeres llevan pantalones ajustados. La gente ríe. Saint Louis, que fuera capital colonial francesa de la región, es un caos policromo y animado. Las calles son un mercado, un ágora y un zoológico. Cruzo el puente de hierro y entro en la ciudad vieja. Es como un Nueva Orleans africano y abandonado. Me detiene la policía en la carretera. He estado a punto de pasar de largo, pero recordé las palabras de Nigel, el inglés de Ouarzazate: "Si no va armado, no pares". Éste va armado. Se pone a gritar que voy demasiado rápido. Me arrebató los papeles y brama que no me voy a ir de allí hasta mañana, o pasado, o el otro, o el lunes. Parece estar fuera de sí, pero es un cabreo impostado, sólo busca dinero. Gracias a los contactos locales de mi espónsor -a los que llamé y que le pusieron firme-, no pagué un duro, pero parece que mil *sefa*, menos de dos euros, podrían ser cohecho suficiente.

Dakar, Dakar

El camino a Dakar es polvoriento, caluroso y reseco, aunque la carretera es sorprendentemente buena, impropia de África. Hay cientos de acacias y baobab sin hojas en esta época. Pero la vía principal no es un escenario demasiado bello. A la entrada y salida de cada población hay un vertedero al aire libre. La basura se arroja arbitrariamente en cualquier lado. Dakar es una ciudad asquerosa. El sueño apesta. Una cosa es la poesía y otra África. Pero es Dakar, y eso basta. Cuando llego no hay tres mil huries esperándome, sino un atasco fenomenal. Es algo que se sale incluso de las irracionales medidas africanas. Un colapso magnífico de trastos humeantes se prolonga durante kilómetros. Sin embargo, me siento feliz. Llamo a Rafael Fernández Cotta, español dueño de una empresa de alquiler de motos en Senegal. Me recomienda el barrio de Point E -el de los ex patriados franceses en tiempos de la colonia-. En Residence du Jardin de France; aquí la moto está segura. No hay wifi, pero uso el del restaurante camerunés de la vuelta de la esquina. Ceno un magnífico pescado a la plancha y bebo hectolitros de cerveza La Gazele para celebrar el triunfo en esta absurda carrera de un solo competidor. ●