

Querer es poder... aunque a veces cueste un poco

Miquel Silvestre, de Madrid, decidió un buen día ir a conocer la Toscana. Iban a ser dos semanas de vacaciones; tardó 18 meses y 70.000 kilómetros en volver a casa.

■ SOLO MOTO

No es muy frecuente que la marca alemana se fije en un no profesional que viva al sur de los Pirineos. En Solo Moto sentimos curiosidad por saber algo más de este motorista que viaja en solitario por los confines del planeta con motos corrientes como las que se encuentran en cualquier concesionario. Por ello nos pusimos en contacto con él para que nos explicara de primera mano sus vivencias, para compartirlas con todos vosotros.

Long Way Down

Miquel se muestra encantado con la idea y quedamos en un café para pasar una larga tarde charlando sobre viajes y motos. La conversación va directa al tema que nos ocupa. Preguntamos el porqué BMW le compara con la aventura de Ewan McGregor y el Long Way Down: "Esas películas han supuesto el mayor acontecimiento publicitario para BMW Motorrad desde las victorias de Hubert Auriol en el París-Dakar de 1981 y 1983; es lógico que las citen siempre que puedan por motivos comerciales. Pero mi modelo personal es mucho más Miguel Gil que Ewan McGregor. Miguel Gil era un corresponsal de guerra español que murió asesinado en Sierra Leona. Hay un premio de periodismo con su nombre. Lo que muchos no saben es que antes de ser reportero era abogado, pero cuando estalló la

guerra de Bosnia, cogió su Yamaha XT 600 y se plantó en Sarajevo. Ahí cambió su vida. Yo no quiero morir en una emboscada de rebeldes africanos, pero sí quiero mirar, aprender y contar". Suponemos que Miquel llevaría años planeando su viaje, pero la respuesta fue, sorprendentemente, no: "La verdad es que no. Siempre he tenido motos, pero me limitaba a las escapadas de fin de semana. Tenía una vida razonablemente cómoda como registrador, pero prefería la literatura al derecho. Antes de cumplir cuarenta pedí la excedencia. Me fui a Italia. Josep Pla dijo que de todos los lugares que conocía, sólo la Toscana merecía ser salvada. En principio iba para 15 días, pero después me dirigí a Irlanda para refrescar el inglés. Allí descubrí el rastro de los naufragos de la Armada Invencible. Escribí un reportaje que se publicó en ABC. Decidí seguir más rastros. En Estados Unidos busqué a Ponce de León, descubridor de la Florida; a Juan Bautista de Anza, el primer europeo que cruzó de Arizona a California; a Francis Drake, que desembarcó al norte de la bahía de San Francisco; a Fray Junípero Serra, que fundó misiones desde San Diego hasta Santa Bárbara. Seguí los pasos de Diego Cao y Magallanes por Namibia, el cabo de Buena Esperanza y Mozambique. Seguí huellas tan

antiguas como las de San Pablo, de Tarso a Damasco, o la de Jesucristo a través del Jordán, Belén, Nazareth y Jerusalén. Perseguí espectros incluso en Kazajstán y Uzbekistán, donde hallé a Rui González de Clavijo, quien llegara a Samarcanda en 1404. Mis 15 días en Italia se convirtieron en 18 meses y 70.000 kilómetros".

Todo bajo control...

La conversación se volvía más interesante a cada minuto que pasaba. Le preguntamos a Miquel si todas estas rutas que nos comenta son planificadas o si simplemente va a pelo: "Tampoco. Soy un desastre en cuanto a previsión. Simplemente salgo a ver qué pasa. Decido el camino a seguir el día antes. No sé qué voy a encontrar, ni cómo será la carretera, o si incluso habrá carretera. Me fío del instinto y de las gentes de cada sitio. Ellos siempre son la mejor fuente de información. Eso me da una gran libertad, pero también enormes problemas burocráticos al tener que sacar los visados país por país". Sorprendente. Un recorrido tan extenso y sin planes... A pesar de ello todo parece haber ido bien. Y en cuanto a la moto utilizada, teníamos curiosidad por saber más detalles: "He sido afortunado y en el viaje he usado tres BMW diferentes. Así ahorraba las incomodidades



“En principio iba a la Toscana para 15 días, pero después me dirigí a Irlanda y al final mis 15 días en Italia se convirtieron en un año y medio y más de 70.000 kilómetros”

aduaneras, tiempo y gastos que supone enviarlas por barco o avión. Europa, los países del Este, Asia y Oriente Medio los hice con una R 1200 GS de 2004 que compré de segunda mano. Estados Unidos y Canadá con otra 1200 de 2008. África la recorrí con una R80 G/S de 1992 que compré en Nairobi por 3.500 euros y que procedían de la indemnización que recibí por un accidente de tráfico. No tenían preparación alguna. No soy adicto a la *touratechnica* –risas-. Las motos ya están diseñadas para viajar y son bastante caras de por sí. Creo que los gadgets de aluminio o los depósitos extragrandes pueden generar una falsa sensación de seguridad. Te puedes confiar demasiado y asumir excesivos riesgos. Pero cuando se viaja solo, hay que evitar los accidentes a toda costa y pensar siempre dónde repostarás la próxima vez. Un depósito ordinario de GS permite hacer unos 300 kilómetros. Si la distancia hasta el próximo surtidor es demasiado larga, entonces hay que cargar con litros suplementarios. Pero incluso si no hay gasolineras en 700 kilómetros, alguien venderá combustible en su casa. Esto me pasó en Bostwana, en Zambia y en Uzbekistán. El mayor problema que he tenido con la gasolina no ha sido su escasez, sino su calidad. Pero la GS puede funcionar con 80 octanos; eso sí, picando biela como loca”.

Por lo que nos cuentan muchos aventureros, estas motos son bastante robustas, y así lo confirma Miquel: “Las 1200 no me han dado un solo problema. Ewan McGregor partió el chasis de su 1150 en Kazajstán. Pero la mía se portó fabulosamente incluso allí. La R80 rompió el cable del embrague y el motor de arranque a 700 kilómetros de Lusaka. Son cosas que pasan y que conseguí resolver sin demasiados problemas. Los mecánicos del Tercer Mundo son los mejores, hacen que funcione cualquier vehículo que aquí habría sido desguazado hace años. Ellos no cambian piezas, las reparan”.

Money, money

Una aventura así no es barata... “Teniendo en cuenta que hay que hacer revisiones, comprar neumáticos, pagar visados y afrontar imprevistos, son unos 80 ó 100 dólares diarios. Por supuesto, hay modos más caros de viajar en moto. En Kazajstán encontré quince ingleses que daban la vuelta al mundo en cuatro meses. Llevaban cerrada la ruta y todos los hoteles reservados, les seguía un todoterreno de apoyo con piezas y un mecánico. Viajar con niñera les costaba 30.000



Pequeño problema en la Costa de los Esqueletos, en Namibia.



Terrenos áridos y casi esteparios en Turquía.



Moteros de Uzbekistán; sin casco, claro.



Bella estampa de la región de Capadocia, en Turquía.



En Tanzania las carreteras son así...



Rusia y sus curiosas iglesias ortodoxas.



Uno de los rinocerontes que encuentras en Sudáfrica.



En Grecia, el Peloponeso es de obligada visita.



Un alto en las ruinas del teatro romano en la ciudad de Mileto, Turquía.



Un largo camino por recorrer en Namibia.

“En Sudáfrica me rompí un tobillo, sufrí erosiones y un corte profundo que requirió puntos, pero a la semana siguiente estaba sobre la moto hasta arriba de analgésicos y apósitos”

libras esterlinas que pagaron a una de las más famosas empresas de viajes en moto: Kudu Expeditions”. Como casi todos los que se embarcan en aventuras de este tipo, algún patrocinador habrás tenido: “La mayor parte lo he pagado con mis ahorros y trabajando a través de Internet. Editaba una revista profesional y publicaba artículos. No he fallado a mis obligaciones laborales ni en mitad del desierto -N. del R.: Sabemos lo que es eso de primera mano...-. Además he contado con un par de pequeños espónsos. A partir de ahora contaré también con el apoyo de 2TMoto, una de las pocas empresas que creen en los viajes de aventura”. Viajar solo es arriesgado, algo que muy pocos se atreven a hacer, como nuestro protagonista de hoy: “La soledad es una gran escuela. Aprendes a confiar en ti mismo. A nadie puedes hacer responsable de tus éxitos o fracasos. Por otro lado, la gente es mucho más abierta con el viajero solitario que con los grupos. El motorista en esos países es un astronauta; genera curiosidad, simpatía y también respeto. Eso facilita mucho entablar relación. La mayoría está deseando conocerte, hablar contigo, saber de dónde vienes y adónde vas. Además, estar solo es una sensación adictiva. Me refiero a estar solo en decenas o centenares de kilómetros a la redonda, en tener la impresión de ser el único ser humano en la Tierra. Me he visto completamente solo en alguno de los más inhóspitos desiertos del planeta como el Kalahari, el Mojave, el Aral o el Namib. Es una sensación imposible de explicar, inquietante pero enormemente grata”.

Una aventura, siempre

Seguimos conversando con Miquel, quien nos explica que viajar por según qué países te abre los ojos y te transmite un bagaje que llevarás contigo siempre. Mucha información no trasciende al mundo occidental, y cuando llegas allí ves el panorama, a veces, desolador: “La carretera es un libro abierto, una radiografía de la sociedad. La censura puede ocultar algunas cosas, pero quinientos kilómetros por Zimbabwe revelarán la pobreza, el subdesarrollo y el hambre. Ese mismo viaje por Canadá mostrará una sociedad confiada y pacífica con decenas de autoestopistas. Una carretera no es sólo una lengua de asfalto, es un universo en movimiento. La gente real se ve ahí. Los vehículos, las gasolineras, los negocios, los restaurantes, los baches,

“Teniendo en cuenta que hay que hacer revisiones, comprar neumáticos, pagar visados y afrontar imprevistos, el gasto mínimo son unos 80 ó 100 dólares diarios”

los paisajes, las ruinas, los edificios, los policías, las pintadas, las manifestaciones, los accidentes, las ambulancias, el Ejército, los bandidos, los animales, los viajeros. Todo está ahí, a la vista. Y tú también eres parte de ello”. La aventura es la aventura, un dicho y también un título de una película del polifacético actor francés Jean-Paul Belmondo. Viajar no es solamente disfrutar y solventar problemas, hay más...: “La burocracia en sí es una aventura. Cruzar fronteras puede convertirse en una pesadilla. En algunos casos, como ocurre en muchos países africanos o en Turquía, los visados se pueden obtener rápidamente. Sin embargo, en otros, especialmente en la antigua Unión Soviética, pueden demorarse semanas o negártelos sin explicación. Hay casos como los de Libia o Turkmenistán, donde hay que ir siempre acompañado de un guía, lo que dispara el coste. Existen estados que requieren obligatoriamente el Carne du Passage, como Egipto. En China resulta casi imposible entrar con vehículo propio y en algún otro país están totalmente prohibidas las motos, como en Myanmar”.

Recomendaciones

De otras aventuras que hemos publicado en Solo Moto habrás podido extraer las recomendaciones para poder hacer un buen viaje, lo imprescindible que todo buen aventurero debe preparar. Miquel Silvestre también os da las suyas: “Hay muchas cosas que preparar, pero yo recomendaría básicamente tapones para los oídos, insecticida y una navaja suiza. Pero sobre todo, la actitud adecuada para superar las dificultades que uno mismo ha escogido enfrentar y que se puede resumir en dos reglas: no desesperar jamás y disfrutar de todo, aun de los aspectos más incómodos o molestos. Aquello que nos irritaría en nuestra vida ordinaria tiene que convertirse en motivo de diversión. Recuerdo que cruzar la frontera israelí desde Jordania me llevó casi cuatro horas. Me sometieron a un completo interrogatorio, revisaron el equipaje minuciosamente y me volvieron a interrogar. Los demás viajeros estaban irritados, hartos de trámites. Yo lo estaba pasando bien. Era consciente de que estaba atravesando una de las áreas más calientes del planeta y me apasionaban todos los detalles”. Pero no penséis que todo es de color de rosa. En algunos momentos siempre llega lo peor, lo que puede obligarnos a abandonar nuestra aventura, a dejarlo todo. Miquel también estuvo a punto de dejarlo: “Hay situaciones en las que resulta imposible sustraerse como



Bajando escaleras en Jerusalén.



Increíble paisaje de las Montañas Rocosas en Canadá.



En Kazajstán, un grupo de curiosos posa con su moto Ural.



La GS, al suelo, sobre un lecho de arena fina... Mal asunto.



Estamos en Sudáfrica, Soweto.



En Turquía, en compañía de un holandés errante.



Hora de comer algo de fruta en Turquía.

mero espectador. La enfermedad no es nunca divertida. Estuve muy enfermo a poco menos de 1.200 km de Ciudad del Cabo. No sabía lo que tenía. Fue terrible. Esos momentos son auténticas pruebas para la determinación, puntos de no retorno. Se trata de situaciones en las que tienes que decidir seguir o tirar la toalla. En Kazajstán me rechazaron por ir sin visado. En Rusia no querían dejarme regresar porque el visado ruso había expirado. Fue una situación muy complicada. Al final, casi de milagro, logré tramitar los dos visados. Con el ruso de tránsito podría regresar a Europa, pero si seguía hacia el este y usaba el kazajo, no tendría ya posibilidad de volver a menos que llegase hasta Almaty, en la frontera con China, a más de tres mil kilómetros, para tramitar la visa de Uzbekistán. Una vez allí, debería tramitar de nuevo los permisos turkmeno, azerbaiano. Así sucesivamente. Si algo iba mal, no podría salir de Asia Central. Lo más fácil hubiera sido volver a Europa, pero no lo hice. En mi viaje tuve un accidente importante: en Sudáfrica me rompí un tobillo, sufrí erosiones y un corte profundo que requirió puntos. Mi seguro se ofreció a repatriarme. Pero a la semana siguiente estaba sobre la moto hasta arriba de analgésicos y apósitos. Así crucé Lesotho, Swazilandia y Mozambique. Ese viaje lo estaba grabando para un documental producido por Exploramoto. Tuve la sangre fría de filmar inmediatamente después del golpe. A partir de entonces, la película cambió de objetivo y se convirtió en el documento fidedigno del empeño en seguir sobre la moto, aunque tuviera que curarme yo mismo las heridas”. Durante un buen rato, disfrutando de las aventuras de Miquel y de un buen café, nos imaginamos cruzando el mundo a bordo de una moto. Nos suponemos que este relato también habrá despertado en ti el ansia de querer ser el protagonista de una gran aventura... En tus manos está. ●

EL DETALLE

Principales gastos

Imposible detallar todos los gastos del viaje, pero vale la pena destacar tres o cuatro capítulos importantes, tales como gasolina, visados o billetes de barco. En total, estaremos hablando de un monto final de más de 40.000 dólares, unos 30.000 euros.

- Gasolina: En 70.000 kilómetros el gasto de carburante se eleva a unos 7.000 dólares -5.000 euros al cambio-, contando que la gasolina es muy barata en África y Asia. En Turquía la gasolina es la más cara, iia dos euros el litro!!
- Visados: Oscilan entre los 30 dólares y los 80, y en algunos países como Jordania o Siria hay que pagar un impuesto al salir. Sólo en visados nuestro aventurero contabiliza unos 2.500 dólares...
- Billetes de barco: Otro gasto importante son los ferrys. El más caro del viaje fue el de Haifa a Chipre, que por un día de navegación en camarote compartido fue de 360 euros más los 150 por tasas en el puerto de Chipre. En ferrys e impuestos de importación Miquel se gastó 2.500 dólares.



Los surtidores de gasolina son un tanto arcaicos...



Cruzando la bahía de Inhambane, en Mozambique.

LA RUTA POR ETAPAS

18 meses y 70.000 kilómetros

- * Madrid, Firenze, Le Mans, Dublín, Belfast, Isle of Man, Plymouth, Santander: 10.000 km
- * Madrid, Budapest, Kirogrado, Volgogrado, Astrakhan, Aral, Almaty: 15.000 km
- * Almaty, Samarkand, Baku, Tbilisi, Estambul: 6.000 km
- * Estambul, Tarsus, Aleppo, Beirut, Amman, Jerusalén: 2.500 km
- * Jerusalén, Haifa, Nicosia, Antalya, Khios, Atenas, Brindisi, Civitavecchia, Barcelona: 6.000 km
- * Miami, Memphis, Del Rio, Rosswell, Phoenix, San Diego: 10.000 km
- * San Diego, Eureka, Vancouver: 2.500 km
- * Vancouver, Calgary, Quebec, New York: 7.000 km
- * Nairobi, Dar es Salaam, Lusaka, Harare, Pretoria, Gaborone, Grootfontein, Windhoek, Ciudad del Cabo: 11.000 km
- * Ciudad del Cabo, Maseru, Mancini, Maputo, Vilankulos, Johannesburg: 5.000 km