

AL MONTE EN BICICLETA

Un record mundial en los Andes del Perú

• De 0 a 5.000 mts., en 12 horas, en 150 kilómetros •

José Luis Sáenz de Olazagoitia



RECORD MUNDIAL

Pasar de 0 a casi 5.000 metros de altitud en una jornada, y por tus propios medios es algo insólito y retador. Pero solamente es posible en Perú, en que la cordillera de los Andes está muy cerca del mar.

Este era nuestro objetivo, salvar 4.843 metros de desnivel en bicicleta en un día, y de paso batir un «record» mundial.

Yo particularmente, y creo que los demás tampoco, no sabíamos las dificultades que podría entrañar, pero precisamente eso es lo que más nos animaba. A medida que pasaban los kilómetros, parecía que no los habíamos pasado nunca, como si no hubieran existido jamás. Sólo pensábamos en lo que nos quedaba. Y cuando por fin pisamos la cima, ya se había olvidado todo sufrimiento y sacrificio. Sólo la satisfacción enorme de haber conseguido una meta. Una meta que no es la meta de nada ni de nadie, es la meta de cada uno, tu objetivo. Creo que muchos deportistas somos así. Sólo nos vencemos a nosotros mismos. ¡Y para qué más!

UN PROYECTO AMBICIOSO

Hacía poco tiempo que habíamos leído en una revista de Andinismo que un inglés había hecho una «tournée ciclista por Huaraz». Saliendo desde la Panamericana había subido Conococha (4.080 m.) para llegar a Huaraz y siguiendo junto al curso del río Santa volvió a la costa por Chimbote.

Esta noticia aclaraba la discusión que años antes tuvimos, con motivo de una expedición a la Cordillera Blanca y en la que al pasar en autobús por Conococha, a 4.080 m. de altura, hubo quien ponía en duda el que se pudiera subir en bicicleta este puerto.

Todo esto podía haber quedado en pura anécdota si no fuera porque compartíamos la afición a la montaña y al ciclismo (añoranza de viejos tiempos). Así cuando alguien nos propuso hacer una salida en el verano pasado a los Andes, pensamos que podría ser una buena idea el acercarnos en bicicleta.

El guante ya estaba echado. Había que dar forma al proyecto, muy ambicioso, desde luego, pero que ya en el primer momento creímos poder alcanzarlo. Con una buena preparación física previa.

Haríamos el viaje de Lima a Huaraz en bici. Total sólo era perder un par de días en el viaje y por otra parte, nos serviría de aclimatación para la montaña, así que llegaríamos al Campo Base dos días más tarde pero mejor preparados y esperábamos en otros 10 ó 15 días poder conquistar el Chinchey, y aún nos quedaba por lo menos otra semana de vacaciones para hacer turismo.

Había que conseguir mapas de carreteras para estudiar el recorrido. El plan montañero estaba en buenas manos y se encargarían otros de hacerlo.

Pues bien, aunque parezca mentira, por más vueltas que dimos y más gestiones, el mejor mapa de carreteras que conse-

El montañismo siempre se ha llevado bien con el ciclismo.

Yo por mi parte, y no creo que sea el único, las primeras aproximaciones a la montaña, las hice en bicicleta. Muchas veces íbamos «al monte en bicicleta».

Incluso mi primera salida a Pirineos (esto ya comprendo que no es tan normal), la hice a base de pedalear hasta Sabiñánigo, para empalmar allí con el autobús de línea que subía hasta Torla y recorría medio Pirineo aragonés. ¡Qué tiempos!

Y puesto que teníamos esos gustos, el año pasado, Antón Areitio, Juan Ignacio Lorente, Benjamín Ruiz de Infante y yo, pues, nos fuimos «al monte en bicicleta».

guimos del Perú fue unos mapas de montañas y la mejor información la conseguimos en diccionarios y Atlas. No había forma de conseguir nada aceptable.

Así que dimos tanta vueltas y miramos en tantos sitios que dimos con una información en la que no habíamos caído: el ferrocarril que atraviesa los Andes por el paso de Ticlio, era el más alto del mundo, y la carretera, que pasaba unos pocos metros más alta, era también la más alta.

Pero, caray, estaba en otra dirección y había que hacer otro plan, aunque ya una vez de cruzar el charco con la bici... ¡Había que ver si era posible hacer todo de una vez!

Volvimos a dar vueltas al plan, y ¡claro!, nos sobraban días, ¡había que intentarlo! El plan era ambicioso, y desde luego original. Tanto es así que pensamos podría ser una buena proposición para una firma comercial.

Expusimos la idea a la casa BH y desde el primer momento les pareció excelente.

Ya estaba decidido.

Primero, a Lima, en avión, evidentemente, luego en bici a Huaraz (400 kilómetros, en tres días y con Conococha por medio), un día de descanso en Huaraz y a la Cordillera Blanca, a intentar el Chinchey, 6.220 m. En 15 días como máximo, lo haríamos y nos podía servir de aclimatación. Luego vuelta a Lima en bici y ya estábamos en perfectas condiciones para atacar el Abra Anticona (4.883 m.).

LIMA-HUARAZ EN TRES DIAS

Y, después de mucho soñar, llegó la hora de la verdad.

Día de San Ignacio, 1981: en un Jumbo de Avianca partimos de Madrid, rumbo a Lima, con muchos más kilos de equipaje que el permitido.

A Lima, es normal, no llegó todo el equipaje, hubo que esperar al día siguiente para reunir todos los bultos.

Pero ya el día 4 estábamos en la Panamericana, montados en las bicis, dirección Huaraz. Una primera etapa de 170 kilómetros hasta Barranca puso a prueba nuestros reflejos para que no nos aplastara ningún camión.

El día 5 dejamos ya la Panamericana y perpendicularmente a la costa nos adentramos en la cordillera, en dirección a Huaraz. Esta carretera, paradójicamente, siendo secundaria es mucho mejor. Después de varios terremotos y gracias a la ayuda internacional, ha sido modificado su trazado y tiene un firme a nivel europeo. A partir de aquí el riesgo de que te triture un camión es menor porque aunque pueda salir de una curva lo mismo por la derecha que por la izquierda, hay menos circulación. Sin embargo, puede surgir cualquier perro que te tira de la bici sin dar tiempo a la defensa personal aunque sea blandiendo el inflador (la bomba).

Pues bien, sorteando camiones, perros y ante la mirada ingenua o inexpresiva de indígenas, llegamos a Pativilca, a 2.500 metros de altura. No quisimos forzar la marcha y preferimos hacer esta etapa de 110 kilómetros antes de atacar el puerto.

El final de etapa, fue de película. Mientras descansábamos a la puerta del «bar» y buscábamos dónde pasar la noche, nos vimos rodeados de gentes, encantadoras, que nos preguntaban dónde llevábamos el «motorcito», según ellos tenía que estar en alguna parte, porque el depósito de «keroseno» estaba muy claro que lo veían: el bidón de la bici.

Y, por fin, encontramos alojamiento; la ducha, en el cuartel de la Guardia Civil, mejor dicho, del guardia civil (había uno), y la cama, en un barracón, sin puertas ni ventanas, con ratas y todo...

Así que al día siguiente, no nos dió ninguna pereza el levantarnos y muy de madrugada, ya estábamos en la carretera. Pasamos por Conococha (4.080 m.) y a primera hora de la tarde, después de 120 kilómetros llegamos a Huaraz.

Huaraz es ideal para despertar el sentido del olfato, sobre todo si te das una vuelta por el pueblo, y cómo no, por el mercado. Son olores muy similares a los que se pueden apreciar en muchos mercados y zocos de este mundo. Pero yo creo que lo que tiene Huaraz, diferente a otros sitios, es la luz y el color, sobre todo el

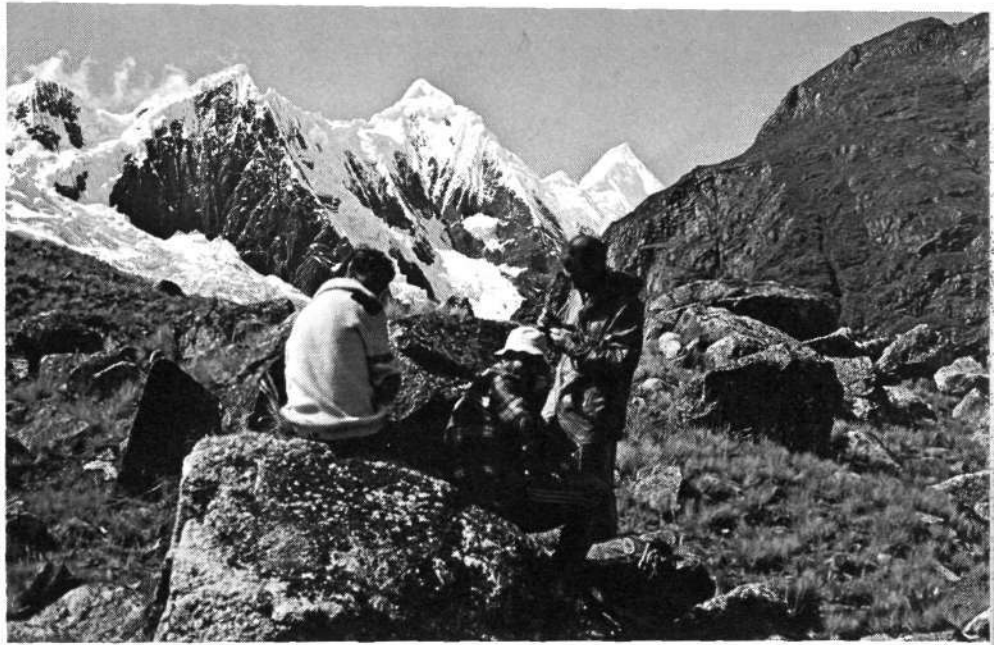


Foto: B. Ruiz de Infante

Subiendo al Chaco dejamos en dirección opuesta las cumbres del Uchurraju, Ayucurraju y Atunraju, conquistadas por primera vez en la 1.ª Expedición Vasca a los Andes, el año 1967. Y a la derecha del todo, puntiagudo, nuestra cumbre: el Chinchey.



Foto: J. L. Sr. de Ochoapitua

Amaneciendo, nos vemos pedaleando por lo que hasta el invierno pasado fue carretera.

color del paisaje urbano.

Al mercado había que ir, además, a acabar de hacer las compras, porque al día siguiente salíamos a la montaña.

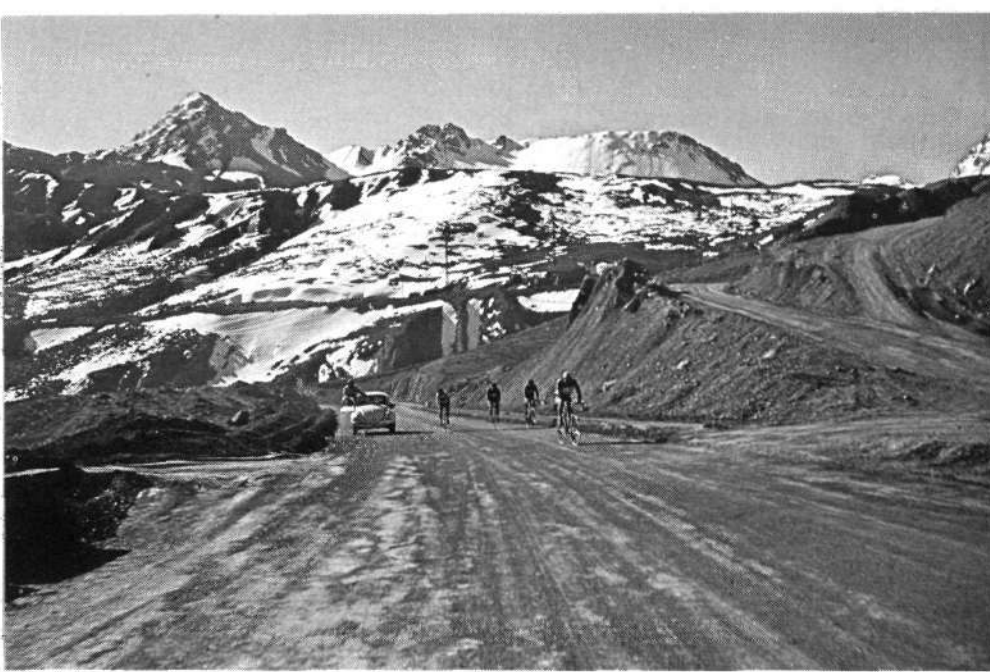
EL CHINCHEY NO RECIBE

Salimos muy temprano y para cuando quisimos darnos cuenta ya estábamos al comienzo de la quebrada Honda. Cuando vinieron por aquí los de la 1.ª expedición vasca a los Andes, tuvieron que ir a pie desde la Hacienda Vicos, ahora, gracias a una nueva «carretera» (¡Válgame Dios, qué carretera!) se sube por lo menos 10 kilómetros más en coche, así que en una jornada no muy larga, llegamos al fondo de la Quebrada Honda, instalando el Campo Base exactamente en el lugar donde lo instaló la Expedición Vasca del 67.

El primer día, fue prometedor. Buen tiempo, para ir aclimatándose y haciéndose a la idea del lugar.

El día siguiente, al Campo I. Subimos tiendas, cuerdas, combustible y comida. Bajamos y después de otro día de descanso volveríamos para ir a instalar el Campo II en el collado entre el Chinchey y el Pucaranra.

Pero aquí se acabó el Chinchey. Al día siguiente nevó, y al otro también, y al otro; así hasta aburrirnos de jugar al mus y a los «seises». Días y días con nieve a la noche en el Campo Base (que aquí se licuaba para el mediodía, pero que estaba dejando el Chinchey impracticable y peligrosísimo). Sólo pudimos hacer alguna escapada al lago de Yanacocha, a las minas de los alrededores y al Chaco



Ya no nos iba a parar el estado de la carretera, cuando estábamos tan cerca de la cima.



Una forma de demostrar la amistad es compartir las alegrías. Y allí tuvimos a los nuestros, compartiendo.

(5.200 m.). Por fin, el primer día que salió un poco más aceptable de madrugada, salimos a desmontar el Campo I y nos preparamos para regresar a Huaraz, despidiéndonos de la montaña.

Creo que era el día 20 cuando descendimos. La montaña nos había vencido, pero no del todo, estábamos bien aclimatados y en buena forma y disponíamos de jornadas suficientes como para hacer varios intentos al Abra Anticona.

Fuimos de nuevo en bici de Huaraz hasta Conococha. Lo que no nos atrevimos fue el llegar pedaleando hasta Lima. Aunque parezca increíble, nos asustaba la idea de bajar aproximadamente 140 kilómetros a mucha velocidad y sorteando perros, camioneros, indios y taxistas asilvestrados;

así que de Conococha a Lima, en coche, y a preparar la ascensión en bici.

El primer día hicimos un viaje de reconocimiento, en coche, y ¡menuda impresión! Hacía sólo dos días que la carretera había estado cortada por causa de la nieve y la parte final (de tierra) todavía estaba en un lamentabilísimo estado.

La impresión fue de que la cosa era seria, pero lo intentaríamos.

5.000 METROS DE DESNIVEL EN 12 HORAS

Y por fin, el domingo 23 de agosto, a las tres de la mañana, estábamos en la Plaza de Armas de Lima.

Salir de la ciudad, entre calles, nos llevó muchísimo tiempo.

Una vez en la carretera, a la luz de las linternas y la de algún coche que nos adelanta, vamos pedaleando, ganando altura y esquivando baches.

En los primeros kilómetros, la carretera es de cemento y está totalmente cuarteadada esto y las juntas de dilatación, hacen que sea un continuo esquivar y saltar. Este tramo fue francamente desagradable.

A continuación, (ya empezaba a amanecer) viene un tramo que fue carretera hasta este invierno en que un aluvión lo barrió por completo, justamente ha quedado una especie de camino, mientras construyen otro trazado más alto, con menos riesgo de desprendimientos; pero como el tramo nuevo está en obras, hay que pasar por encima de lo que quedó de carretera.

Luego comienza una andadura de lo más espectacular, la carretera se encajona en una serie de desfiladeros, túneles y viaductos, constituyendo un trazado de lo más ingenioso, pintoresco y original. Este recorrido, además, es el de mayor pendiente y el firme, aunque asfaltado, está en pésimas condiciones por los continuos desprendimientos de piedras. Es el tramo en el cual el ferrocarril, que va casi siempre cerca de la carretera, por no tener espacio para las curvas debido a la fuerte inclinación de la ladera, sube la pendiente marcha adelante y atrás, haciendo un auténtico zig-zag.

Hacia el Km. 135 empezamos a ver las montañas nevadas que rodean al puerto y adivinamos el collado, todavía muy alto. Estamos a la altura de las famosas minas de Casapalca.

Y cuando ya vemos claramente la cima del puerto, rodeado de picos con sus glaciares suspendidos, vuelve la carretera de tierra; está afirmada, pero muy blanda a causa de las nieves que esponjan la superficie de tal manera que resulta mucho más duro el pedalear. En estos momentos la moral era muy alta, al ver prácticamente cumplido el objetivo. Esto nos da ánimos para no sentir el cansancio ni el frío ni la debilidad que produce la disminución del oxígeno del aire.

Y por fin, llegamos a la cima del «ABRA ANTICONA» («Abra», significa collado o paso de alta montaña, y es un vocablo que se emplea mucho en Latinoamérica, y sobre todo en Perú). 4.843 metros.

¡Habíamos conseguido salvar los casi 5.000 metros de altura en poco más de 12 horas!

No era ni más ni menos que lo que nos habíamos propuesto. Esa era nuestra meta, pero nuestra alegría era infinita.

¿El descenso? En coche, pero sólo para tener más tiempo de hacer nuevos proyectos, porque la imaginación también es infinita.

Fotos J. I. Lorente

Fotos J. I. Lorente