



SOBRE UNA ENFIELD 350 POR LAS RUTAS MENOS COMERCIALES

La India profunda

Tras mi paso por Vietnam, Laos y Camboya y recorrer parte de sus territorios en moto, di por zanjada mi visita al sudeste asiático y tomé un vuelo hasta Calcuta, donde empezaría mi periplo por la India.





ERNES OLASAGASTI

Calcuta impresiona al viajero nada más llegar: *ricksaws* humanos (tiradores de carros), miles de personas desamparadas por la calle, olores, animales, suciedad, tráfico, calor agobiante son ingredientes suficientes para dejar boquiabierto al más avezado de los viajeros. Pero ése no es el objetivo de mi viaje.

El segundo día, sin planearlo y casi sin darme cuenta, me encuentro subido a una Royal Enfield con la que viajaré por el país. Todo sucede muy rápido: un restaurante popular, una pareja de moteros-viajeros finalizando su viaje, una Royal Enfield 350 cc del año 1998 idéntica a la de mis sueños y a un precio casi regalado (225 euros).

La primera impresión de la moto es muy extraña, la dirección tiembla en exceso, la caja de cambios se maneja con el pie derecho (la primera para arriba y otras tres marchas para abajo), así que cada vez que quiero cambiar, freno.

Recorrer el norte del país a lomos de una mítica moto como ésta era un sueño que llevaba maquinando varios meses, y ahora, en cuestión de un par de días se hace realidad. El objetivo es subir hasta Leh y recorrer con esta moto las míticas carreteras de Ladakh, que algunos han calificado como las más "bonitas del mundo en moto" y que cuentan con pasos de más de 5.000 metros de altura. Tras una buena revisión a mi nueva compañera, meto la primera y salgo en dirección a Delhi.

ETAPA 1: 10 de junio. Calcuta - Asansol: 230 km

En una ciudad donde más de 2 millones de personas se desplazan cada día para buscar el pan que echarse a la boca y en la que las calles no dan de sí para absorber la marea humana diaria, conducir esta moto por primera vez es una auténtica prueba para mi destreza al manillar. Afortunadamente, tras más de dos horas perdido por sus calles siguiendo las indicaciones de unos y otros, consigo tomar la nacional 2, autopista que cruza el país de este a oeste, desde la superpoblada Calcuta a la no menos densa Delhi. Llamar autopista a esta carretera no deja de ser curioso: el asfalto es compartido por autobuses, camiones, coches, motos, bicicletas, carruajes, personas, vacas, bueyes, búfalos, cerdos, perros... Aquí las reglas no existen, tan sólo una importantísima: mirar hacia delante para evitar al que te precede con la ayuda de tu bocina y rezar para que el de detrás haga lo mismo. Al principio resulta difícil de creer, pero es una norma tan básica que funciona. Además, conducen muy despacio, así que el riesgo es limitado.

La zona es de gran actividad industrial, en particular de extracción de carbón. Me impresiona la cantidad de gente que hay en cada pueblo que cruzo. Las caras de asombro al verme pasar son constantes. Muchos tienen una mirada dura, impenetrable, pero afortunadamente muchas veces deriva en una sonrisa.

ETAPA 2: 11 de junio. Asansol – Bodh Gaya: 250 km

Más pueblos superpoblados, animales por todos los lados, arrozales, pero por encima de todo, grandes chimeneas lanzando humo negro. Se trata de una de las zonas mineras y siderúrgicas más productivas del planeta y toda la región se cubre de una capa negra. Sufro el primer problema con la moto: poco a poco va perdiendo fuerza pero consigo llegar a Bodh Gaya. Desmontan el motor entero en el único



Animales sagrados en India, las vacas campan a sus anchas por todos los rincones.

taller que encuentro y no tengo más remedio que pagar 5.000 rupias (75 euros) para cambiar el cigüeñal. Es en esta ciudad donde el Buda llegó a la iluminación y es el lugar sagrado de peregrinación para los budistas.

ETAPA 3: 14 de junio. Bodh Gaya – Varanasi: 300 km

El trayecto es bueno, pero la entrada a la *ciudad de la muerte* es una auténtica locura. Me cuesta tanto situarme para llegar a la zona de los famosos *ghats* (crematorios humanos) que se me echa la noche encima. Conducir la moto por los callejones de la ciudad más antigua del mundo después de casi 10 horas de ruta se convierte en una auténtica odisea. Cruzarte con una vaca en un callejón puede parecer ridículo, pero en esta ciudad es de los más normal, contando además con preferencia el animal sagrado, que campa a sus anchas por todas las calles del país. Aparco mi compañera realmente exhausto, aliviado y seguro de que es una ciudad que visitaré caminando.

ETAPA 4: 24 de junio. Varanasi – Nueva Delhi

Nada más salir de la caótica Varanasi sufro otra avería y para llegar a tiempo a recoger a una amiga a Delhi embarco la moto en el tren. *Empaquetar* la moto y deshacerla en Delhi pone mi paciencia a prueba. En la capital del país me rodean más de 20 personas para *ayudarme* a desempaquetarla y pedirme dinero por el servicio prestado. Nueva revisión a la Enfield antes de salir hacia el norte.

ETAPA 5: 29 de junio. Nueva Delhi – Chandigarh: 250 km

Nueva avería: el mecánico de un pueblito descubre que en Delhi han colocado mal varias piezas. Menos mal que hay mecánicos en todos los lados. La lluvia y el viento nos acompañan casi todo el trayecto, señal de que el monzón y sus lluvias torrenciales ya están aquí. Chandigarh es la capital de dos provincias y se construyó y diseñó según el diseño del arquitecto suizo Le Corbusier después de la partición del estado



La amabilidad de las gentes del lugar fue básica cuando la moto sufrió alguna avería.



El paso de Khardung, a 5.606 metros de altitud, en la carretera más alta del mundo.

CRUZARTE CON UNA VACA EN UN CALLEJÓN PUEDE PARECER RIDÍCULO, PERO EN LA INDIA ES DE LO MÁS NORMAL



El contraste de los paisajes convirtió el viaje en una experiencia inolvidable.



Las impresionantes montañas que separan India y China parecen inalcanzables.



Era obligado parar de vez en cuando para contemplar aquella belleza natural.



REGLA DE ORO: MIRAR HACIA DELANTE PARA EVITAR AL QUE TE PRECEDE CON LA AYUDA DE TU BOCINA Y REZAR PARA QUE EL DE ATRÁS HAGA LO MISMO

en las actuales Pakistán e India. Es una ciudad completamente diferente a las caóticas ciudades indias. Nueva revisión a la moto en taller oficial Enfield.

ETAPA 6: 2 de julio. Chandigarh – Shimla: 130 km

Preciosos valles de un verde resplandeciente nos acompañan todo el recorrido. Después de la última revisión, la moto parece nueva. Shimla fue el lugar de descanso de invierno en la época colonial. Hoy todavía mantiene un centro urbano precioso y ha desarrollado una pequeña industria de turismo de montaña.

ETAPA 7: 5 de julio. Shimla – Mandi: 150 km

Preciosa carretera de montaña que atraviesa decenas de pequeños y pintorescos pueblos. Los rasgos de la población cambian gradualmente (ojos rasgados, tez más clara... Nos acercamos a la frontera con China, el Tibet y Nepal), y también su comportamiento, mucho más reservado y respetuoso con el extranjero.

ETAPA 8: 6 de julio. Mandi – Manali: 110 km

Paisaje de media montaña pasando altos de más de 3.000 metros con verdes bosques, cascadas y gargantas. Manali es el punto de partida de innumerables trekkings. También punto de salida hacia las carreteras de Ladakh en la Cachemira y un lugar perfecto para pasar unos días relajándose o practicando yoga, reiki y demás técnicas orientales.

ETAPA 9: 01 de agosto. Manali – Keylong: 110 km

Primera de las tres espectaculares etapas de alta montaña. De Manali hasta Leh hay 480 km y sólo una gasolinera en Tandi, 10 km antes de Keylong, donde hay que cargar dos bidones de 5 litros para poder llegar a destino. Tampoco hay mecánicos, así que mejor llevar las herramientas básicas para poder reparar la moto. Sin ser una ruta supertransitada, camiones, jeeps y motos están muy presentes por estas carreteras. Cruzo varias expediciones de clubs de moteros que han venido exclusivamente desde Europa a hacer este recorrido con las Royal Enfield. La subida al Rothang Pass, de casi 4.000 metros, es dura, ya que el tiempo no es muy bueno. Muchas zonas están inundadas y la Enfield acusa la altura. El conjunto (moto, mochilas y dos personas) pesa más de 350 kg que se hacen notar a esta altura. La cadena de la moto salta y tenemos que soltar la rueda para tensarla. Del verdor, los bosques y las cascadas del Rothang Pass bajamos hasta el valle de Spiti, más bien árido y típico de alta montaña. El asfalto desaparece definitivamente y deja paso a una pista de piedras. El paisaje entre altas montañas, ríos, glaciares e infinitos valles es impresionante. Parece imposible rodar en moto por semejantes lugares.

ETAPA 10: 02 de agosto. Keylong – Sarchu: 115 km

Impresionante etapa con un puerto final, el Baralacha La, de 4.980 metros. Los colores, los cañones, gargantas, glaciares, lagos... se suman al paisaje del primer día para regalarnos uno de los mejores días de moto de mi vida. En muchos lugares, pequeñas tiendas de campaña ofrecen comida caliente y cobijo. Hacemos noche en Sarchu en una tienda de campaña alquilada.

ETAPA 11: 03 de agosto. Sarchu – Leh: 245 km.

Sin duda, la etapa reina del viaje: la ruta transcurre a más de 4.000 metros entre dunas, formaciones rocosas de increíble belleza, lagos y hasta dos puertos de más de 5.000 metros del altura. Tengo que hacerle un monumento a la Enfield, que traga millas sin protestar. La temperatura baja mucho y en la subida al tercer puerto del día, el Taglang, de 5.330 metros, una nevada nos deja helados. Un buen plato de *dal* (lentejas) bien caliente y un té hirviendo en la cumbre nos dan fuerzas para emprender la bajada hasta Leh dejando atrás otro valle de increíble belleza.



Resulta curioso contemplar cómo guardan las motos en el inmenso país asiático.

El sentimiento de soledad acompaña al visitante en algunos tramos del viaje.

EN KEYLONG,
LOS COLORES,
LOS CAÑONES,
GARGANTAS,
GLACIARES, LAGOS...
COMPONEN UN
PAISAJE INVOLVIDABLE,
UNO DE LOS
MEJORES DÍAS DE
MOTO DE MI VIDA



ETAPA 12: 06 de agosto. Leh – Diskit: 150 km

Pedimos permiso especial para salir hacia la carretera más alta del mundo, casi en la frontera con China atravesando el Khardung La, de 5.606 metros. El tiempo es bueno, y la bajada al valle de Nubra, espectacular. La moto no acusa la altura y nosotros tampoco.

ETAPA 13: 07 de Agosto. Diskit – Leh: 200 km

La carretera a Panamic a través de un paisaje desértico, ríos y gigantescas montañas teñidas de blanco es impresionante. Nos acercamos a ver el Saser Kangri, un gigante de 7.672 m, pero las nubes nos lo impiden.

ETAPA 14: 10 de agosto. Leh – Sarchu: 255 km

Los últimos episodios de violencia en Srinagar aconsejan dejar de momento la idea de seguir hasta Jammu en la frontera con Pakistán. De vuelta hacia Sarchu, los últimos 77 km de subida desde Pang por el Lachalung La, de más de 5.000 metros, casi nos destrozan. Lluve todo el camino, la temperatura es bajísima y se nos hace de noche. Llegamos a Sarchu congelados pero felices: hay que tener mucho respeto a la montaña.

ETAPA 15: 11 de agosto. Sarchu – Manali: 225 km

Decidimos *doblar* la etapa y hacerla en un solo día. Todo va bien hasta que la Enfield dice basta. Paramos un camión y tras negociar el precio



hasta Manali metemos la moto en la parte trasera. La Enfield llegará destrozada por los golpes que recibe subiendo y bajando el Rothang Pass en camión.

Tras más de 3.000 km con esta mítica moto, y a pesar de todos los problemas mecánicos sufridos, recorrer el norte de este enorme país ha sido una experiencia increíble. Si la India no deja indiferente a nadie, recorrerla en moto supone toda una aventura diaria.

De momento seguiré con la moto hasta Nepal para visitar este pequeño y montañoso país que cuenta en su territorio con once de los catorce ochomiles del planeta. Para ello cuento con que mi fiel compañera se comporte mejor y me ayude a disfrutar de las carreteras de este país como sólo a dos ruedas puedo hacerlo.