

## CAMERUN. DESEMBRE 2005

Manel Broch

S'han acabat aquells temps en els que per anar fins l'aeroport sortia de casa pedalant i em deixava anar pendent avall fins a l'estació del tren, que en 40 minuts feia el trajecte: pràctic, senzill i econòmic.

Diverses raons han provocat aquest canvi. Algunes companyies aèries exigeixen dur la bicicleta embalada en una caixa de cartró, ja que en cas contrari el qualifiquen de transport especial i et cobren una xifra important com a càrrec (a Dakar l'any passat en van tenir la primera experiència). Per altra banda transportant la bicicleta dins d'una caixa es redueix la possibilitat que durant el viatge es malmeti algun mecanisme (el canvi de marxes i les rodes acostumen a rebre les pitjors tractes de nefastes conseqüències). Ara bé, la caixa incrementa el pes a facturar i es corre el risc d'haver de cotitzar per excés de pes, i per al seu transport fins l'aeroport et pot condicionar a anar en taxi: pràctic (si el vehicle duu baca), senzill i car.

Segons m'han informat hi haurà un altre canvi. A partir del proper mes de desembre es suspèn el tren fins l'aeroport a causa de les obres d'un tren que, diuen, ha d'anar a tan alta velocitat que serà una seriosa competència pels avions. A la pràctica les obres d'aquest tren que s'anomena AVE, anagrama que per qui no ho sàpiga o no ho recordi vol Alta Velocitat Espanyola, només serveix per què uns senyors que militen en partits polítics oposats es vagin desqualificant els uns als altres i viceversa davant dels espectadors que, a vegades impassibles i sovint incrèduls i indignats assistim a aquesta tragicomèdia que el govern de "las Españas". Com actors que són, potser no seran molt bons, però ells van vivint, fent inversions milionàries en tecnologies mediocres i deficientes que fan desaparar els pressupostos. Mentre altres han de treballar de debò per sostenir aquest ridícul sistema econòmic basat en la fabricació, comercialització i construcció de qualsevol obra faraònica executada amb totxo i formigó.

Deixem-nos de filosofia i comèdia i anem de viatge a l'Àfrica com fan les aus migratòries però en lloc de volar anirem a pedalant.

1 • Dimecres, 30 de novembre de 2005

BARCELONA - CASABLANCA - DOUALA

Tots els temors que he tingut els últims dies (d'ençà que hem vaig assabentar de la supressió del tren directe a l'aeroport) s'han esvaït. Pujo al tren de les 6.21 h. Arribaré molt aviat a l'aeroport però no vull córrer el risc de no poder pujar en un tren massa ple amb dues caixes en que he embalat la bicicleta: el quadre per un costat i les rodes un altre. M'acompanya el Mbo.

Diu Mbo que les il·lusions per als africans es queden en somnis, mentre els europeus ho arriben a palpar encara que sigui a base d'hipoteques, aquesta és la diferència.

En aquest viatge el grup habitual del pont de la Puríssima de 4 a 6 persones ha quedat reduït al Gustau i jo. Les raons són diverses, afortunadament cap d'elles de salut, ens retrobarem l'any vinent.

El Gustau i jo tenim dos punts en comú, des del viatge a Jordània de l'any 99 cap dels dos ha faltat a la cita, i cap dels dos duem rellotge.

- IB/RAM, AT 9963 BCN-CMN 10.05-11.10

- RAM, AT 531 CMN-DLA 16.20-22.25

Larga i tediosa espera a Casablanca. No hi ha cap vol a les pantalles d'informació direcció Douala. A l'hora d'embarcar comprem el motiu, el vol és Casablanca amb escala a Libreville, capital de Gabon. Un bon tros més al sud de Douala.

A l'avió connectem amb dos catalans. El Jordi que viu i treballa de guia a Senegal des de fa més de 20 anys. El Salvador és venedor de mobles a la Garriga. Van a Camerun per fer un reportatge fotogràfic sobre un orfenat de Samuel Eto'o que hauria de convertir-se en un llibre.

L'avió aterra a les 23.00 h a Libreville. Els teòrics 40 minuts d'espera, el canvi de tripulació l'embarcament de nous passatgers i enlairar-nos en direcció a Douala fa que arribem a la una de la matinada.

El continent africà ens dona la benvinguda amb una abraçada de calor i de xafogor. El bon ofici del Jordi ens va lliurant dels successius filtres que empaiten al turista en la seva arribada a qualsevol país del tercer món. Els portejadors que tant si com no volen tragar els paquets (i cobrar-te a preu d'europeu ric), del cap de duana que demana que les bicicletes paguin un impost d'importació (com són velles ens en lliurem). Un hotelier amb una furgoneta Vanette, que ha anat de pesca a l'arribada del vol, ens estalvia el regateig del taxi a canvi d'anar al JET Hotel per 25.000 francs CFA per l'habitació doble (altres opcions estaven en 33.000 F). El recepcionista de l'hotel ens pretén encolomar una habitació per persona o a un cost més elevat, Ens quedem amb allò que havíem pactat a l'aeroport. Deixem a recepció els tres embalums de les bicicletes pels que volen cobrar 5\$ per la consigna. Quan els diem que ja les pujarem a l'habitació l'actitud canvia. Finalment a dos quarts de tres jeiem en un llit. El Jordi comenta: els camerunesos són així, van provant...

2 • Dijous, 1 de desembre de 2005

DOUALA - NKONGSAMBA

Recuperem les bicicletes i les muntem. No hi ha cap avaria provocada pel transport. Anem a esmorzar al carrer, mengem truita d'ou i cafè amb llet. Paguem 1.250 F (300 pts) pels quatre. A l'hotel ens guarden les caixes. Paguem 25.000 FCFA per habitació. Ens fan una factura formal. Canviem 50 euro a 650 F/euro

a l'hotel. Ens acomiadem dels companys. Anem a la recerca de la "gare routière" ja sobre la bicicleta enmig d'un trànsit dens, caòtic i sorollós. Al carrer, al barri d'Aqwa, segons indicacions del Jordi canviem 600 euro per 399.000 F. Continuem fins a trobar la rotonda amb una escultura enorme feta amb residus, que representa la figura d'un mític jugador de futbol camerunès (Roger Milla). Pel que sembla ja no existeix la "gare" a la que ens ha orientat el Jordi, tothom ens adreça al barri de Bonaberi de camí a Nkongsamba. Pedalem i pedalem. Parem a preguntar diverses vegades, sempre ens responen "tout droit". La ciutat no s'acaba, és molt estensa.

Així que veiem un bus en aturem. Es provoca una disputa per posar-nos en un vehicle o altre. Negociem per 1.500 F per cadascun i 1.000 F per les dues bicicletes, en total 4.000 F. Pugem i prenem seient. El vehicle és quasi ple (pensem sortirem aviat), però no és ple del tot. Esperem i esperem, no sabem quan de temps (no duem rellotge) però el temps des d'ara tindrà un altre ritme, un altre valor. No desesperem, ens adaptem. Mentre pel bus passen tota mena de venedors ambulants que fan la propaganda dels seus articles. Un ven dentífric amb raspall inclòs que oferta com una autèntica ganga. Un altre ofereix fulletons amb informació dels 53 països africans. Tots hi posen molt d'entusiasme i bastant de teatre que va amenitzant l'espera.

El vehicle és de 42 places, sense l'habitual seient mòbil al passadís. Completen les places i es posa en marxa, però es dirigeix en direcció Douala, s'arriba fins a la gasolinera. Amb el dipòsit ple empenem el viatge, no sense que abans hagin aparegut, com per art de màgia, uns tamborets per tres passatgers que excedeixen de la capacitat de seients del vehicle. Abans però un personatge ens ha demanat la documentació a tot el passatge, un per un, a pres nota en un full, d'una manera eficaç i discreta. L'autobús marxa molt ràpid, sembla que es mengi les línies blanques que hi ha pintades al centre i banda i banda d'un asfalt excel·lent.

En el primer contacte amb el poble camerunès podem observar en els homes una talla formidable, de complexitat atlètica, musculosos (algun amb samarreta del Barça, quasi ningú del Madrid) amb el cabell molt curt o rapat (el cabell és per les dones), mentre elles llueixen una gran varietat de pentinats, obres d'artesanía, de imaginació i de paciència que rivalitzen ens bellesa. A cada parada durant el trajecte els venedors aborden literalment el vehicle oferint a través de les finestres tot de menges i begudes als soferts passatgers. El llistat dels passatgers es va presentant als molts controls que anem trobant. Ja dins del nucli urbà de Nkongsamba un ajudant del xofer ens demana on volem anar. Sembla que ens faran un servei de porta a porta, però el vehicle s'atura: avaria. Després d'una llarga espera resulta que s'han quedat sense combustible. Baixem les màquines i l'equipatge i anem pedalant a trobar hotel. La bicicleta del Gustau precisa dues petites reparacions, s'ha malmès l'entrada de la rosca del pedal dret i s'ha torçat el plat central. Reparem els

dos problemes. Ens instal·lem a l'hotel Mounjo. No fan sopar.

Nkongsamba és una població situada uns 150 km al nord de Douala. L'hotel és prou net i les seves instal·lacions funcionen correctament. Hi ha electricitat, les habitacions netes, el bany disposa d'aigua corrent i la dutxa també funciona. Sembla mentida que només una fina línia separa les terres de Camerun i Guinea Equatorial sobre el mapa i en la realitat hi ha un abisme entre elles.

22,66 km	13,97 km/h	1 h 37 min
----------	------------	------------

3 • Divendres, 2 de desembre de 2005

#### NKONGSAMBA – DSCHANG

El clima a aquestes alçades (potser 1.000 m) és temperat, el cel sempre cobert per núvols que no amenacen pluja com és habitual en aquestes latituds.

Sortim de Nkongsamba per la mateixa carretera que passa per davant de l'hotel a retrobar la ruta principal al costat mateix de la cruïlla a les "Chutes d'Ekoum". En els 9 km que hi ha en aquest trajecte fem més desnivell del que puguin fer en 15 dies al Senegal.

Des de la cruïlla seguim una pista que sempre tendeix a la baixada (un tram curt molt pendent). En 10 km arribem a les cascades. Un guia diu que cal pagar. Ens acompanya en un petit circuit de forma molt cordial i amable.

Mentre retornem a la carretera m'aturo a fer una foto d'un munt de cafè assecant-se al sol, quan surt un home escridassant-me pel meu intent de fotografia. Més amunt ens creua davant nostre un ocell de color vermell, com un dimoni, que tampoc dona temps ni permís per a les fotos de tant fulgurant com ha estat la visió. Els camerunesos no semblen gaire predisposats a fer de model de fotografia.

Continuem direcció nord fins a Melong. Passat 4 km del poble trobem la cruïlla amb la pista (molt ben asfaltada) que ens condueix fins a Santchou tot travessant una gran plana amb molta vegetació i conreus de tota mena. El guia de la cascada ens ha dit que els camerunesos són molt treballadors, i nodreixen de productes agrícoles a Guinea Equatorial, Gabon i també al Congo i Nigèria. La marxa és ràpida i eficaç. No obstant, i encara que hi ha molta nuvolositat podem entreveure que estem envoltats de muntanyes.

Deixant enrera Santchou veiem una gran cicatriu en la muntanya que tenim davant, sospitem que és el traçat de la carretera. Efectivament, quan trobem una barrera on el responsable ens adverteix que estan d'obres i que podem passar amb la condició d'anar "doucement". I tant, que anem poc a poc, massa. No passem dels 5-7 km/h durant 14 quilòmetres. Estan construint una carretera de proporcions faraòniques. Hi ha molts treballadors que ens observen entre incrèduls i admirats pel nostre esforç. Ens donem ànims com a un corredor del "Tour de France" pujant

un mític port dels Alps o dels Pirineus, el crit més repetit és el de “courage”. Molt adient.

Arribem a Dschang bastant fatigats, en curt descens, passades les cinc de la tarda. Ens instal·lem a l’hotel Constellation.

87,84 km	13,61 km/h	6 h 27 min
----------	------------	------------

4 • Dissabte, 3 de desembre de 2005

DSCHANG - MBOUDA

Quan ahir ens van adjudicar l’habitació 114 a la segona planta vam lamentar la mala sort d’haver de pujar dos pisos després d’una dura jornada, ignoràvem la fortuna que teníem, doncs estaríem més allunyats del centre de soroll provocat per la música que ha tocat incansable fins que s’ha fet de dia. No ens ha afectat en el nostre descans.

Abandonem la estensa i sorollosa població de Dschang. A mesura que ens allunyem del nucli urbà els decibels van minvant, ja que no hi ha la superposició de la música a la del inevitable i intens trànsit. Anem en direcció a Bamenda per una carretera perfectament asfaltada que puja i baixa successivament, sense descans. Quan arribem a una primera cruïlla amb 25 km a les cames ens sembla que hem tornat a repetir el terrible port d’ahir, però en petites dosis. L’asfalt ens facilita el rodar i anar a una velocitat mitjana entre 12-15 km/h, molt lluny del màxim de 6-7 km/h mentre pujàvem direcció Dschang.

La carretera asfaltada ens fa donar més volta, ja que primer hem anat molts quilòmetres cap a l’est i després d’una segona cruïlla anem a l’oest. Aquesta direcció la mantenim poca estona, per que l’itinerari va canviant al nord.

“Les chutes de Metche” són a tocar de la carretera. No hi ha gaire rètols indicadors, només a les cruïlles importants, i preguntar als nadius és bastant inútil, ja que les informacions respecte al quilometratge i l’horari són poc precises i sovint contradictòries. Abans d’arribar a Mbouda veiem l’indicador de “Monestir Babette”. S’hi arriba per una pista de terra del característic color vermell. És la una del migdia. Avui podrem reposar i fer bugada. Totes les instal·lacions de la missió són pulcres, les habitacions, els banys, el menjador, l’entorn...

54,18 km	16,19 km/h	3 h 20 min
----------	------------	------------

En aquesta comunitat benedictina es han tractat d’allò més bé. Abans de poder-nos dutxar ja teníem el dinar a taula: arròs, patates i peix. Després fem bugada i en acabat anem a fer una llarga passejada a peu per les rodalies. Sopar a les set: arròs, patates, sopa i pollastre. Les menges ens semblen tan senzilles com suculentas. Seguint l’horari de la missió anem a dormir aviat, amb l’acompanyament del raucar de les granotes i del cantar dels grills.

5 • Diumenge, 4 de desembre de 2005

MBOUDA - BAMENDA

Deixem enrera la missió benedictina amb tot el seu encant. En quatre quilòmetres som a Mbouda. El brogit i el caos del carrer principal contrasten amb el paradís que hem pogut gaudir intensament.

La carretera segueix ondulant, amunt-avall. En acabar cada jornada podem dividir el quilometratge per dos: la meitat de pujada i l’altra meitat de baixada, no hi ha plans. Em fa recordar el títol d’un llibre que relata el viatge en bicicleta de Barcelona a Kathmandú: “La terra és boteruda”. Més endavant en un descans, mentre conversem amb un natiu ens adverteix que en la ruta “il y a plusieurs du collines”.

Dalt d’un repetjò en qual preteníem reposar hi veiem una multitud a peu de carretera que barra el pas, és dia de mercat. Només per sorpreses com aquesta valen el viatge. Ens aturem, comprem fruita i contemplem l’espectacle que no puc traduir en paraules. El poble és Babadjau. Nosaltres passem desapercebuts, tot i ser els únics blancs, tothom va a la seva, ningú ens fa massa cas. Som com transparents.

A partir d’aquest punt notem que alguna cosa canvia. Els rostres impenetrables i de semblant seriós, quasi aterridors que creuem que cal atacar directament amb un “bon jour” per què aparegui un gest amistós, un somriure franc i una resposta amable ens responen amb un “good morning”. Estem passant el límit entre la parla francòfona i l’anglòfona. També canvia el paisatge de tropical a desforestat. El trànsit no és molt intens però circulen a gran velocitat, per allò d’aprofitar la inèrcia de les baixades.

A Santa ens diuen que en mig quilòmetre tot és baixada fins a Bamenda. No ens ho acabem de creure. No obstant, s’ajusta bastant a la realitat. Si viatges en vehicle motoritzat tot sembla baixada, a cop de pedal la lectura és diferent. Els darrers 15 km són una baixada (quasi) constant. Bamenda està situada en una gran caldera suposo deuria haver estat un cràter. Està a una altitud 1.500 m. Ens instal·lem a l’hotel Holiday en dues habitacions.

57,41 km	15,40 km/h	3 h 43 min
----------	------------	------------

6 • Dilluns, 5 de desembre de 2005

BAMENDA - WUM

Camerun és un país musical, se sent música arreu, la seva gent és alegre. Per força han de fer i fan soroll. El conflicte s’origina quan comença la festa a l’hora d’anar a dormir. Cal anar en compte al moment de triar habitacions sense soroll, fet que és complicat, ja que al triar-la no n’hi ha de soroll de festa.

La meva baralla per reduir l’escapament d’aigua del lavabo ha minvat de matinada. Cada dos per tres es despenia la canonada de l’aixeta afegint el soroll provocat per la fuga al so de la música. Malgrat els incidents el repòs ha estat suficient.

Abandonem la populosa, dinàmica i estensa Bamenda camí de la “Ring Road” que com el seu nom indica és un circuit d’uns 400 km que s’inicia i s’acaba en aquesta ciutat. El trànsit és dens, quan hem recorregut 10 km encara no hem sortit del nucli urbà. Anem de pressa per sortir d’aquest maremàgnum. Deixem enrere Bafut sense visitar la “cheferie”. El terreny segueix ondulat encara que més suau, tant que ens sembla pla. L’asfalt s’acaba i trepitgem la pista de terra vermella. Fem els primers 30 km en hora i mitja (20 km/h).

Resulta agradable comprovar com passen els quilòmetres a aquesta velocitat, més que l’excitació que dona la pròpia marxa per avançar sense haver de fer el dispendi energètic tan important que exigeix determinats pendents. Periòdicament torna l’asfalt, sempre en les pujades i baixades més pendents, deu ser per poder mantenir la circulació durant la temporada de pluges. Avui és el primer dia que el sol ataca de valent sense el filtre de núvols i castiga el clatell ja que anem en direcció nord.

El territori esdevé menys habitat, a les valls hi ha conreus (arròs que no havíem vist fins ara), hi ha palmeres, muntanyes properes sense arbres (ens preguntem si és per desforestació per generar combustible) i aigua abundant, que tot plegat forma un conjunt força atractiu.

Les “Menchum Fall” són unes cascades que trober a tocar de la carretera. Potser les més espectaculars que hem vist. Cal pagar per veure-les.

En arribar a Befang deixem el nivell del riu i ens enlairem per un itinerari que va alternant l’asfalt i la terra, que a més intercala curts trams d’un pendent que ens fa recordar el port d’entrada a Dschang. El sol de migdia també col·labora per fer-nos patir una mica més. A les dues passem pel rètol de Wum, encara que el nucli urbà no acaba d’arribar, i per arribar-hi hem de superar un repetjò que supera en pendís tot allò que hem pujat fins ara. Ens instal·lem en el primer establiment hotelier que veiem “Green Wood Motel”. Per tercer dia consecutiu agafem habitacions separades. Ens diem que no hem de demanar informació per contradictòria i imprecisa, però no ens en podem estar de fer-ho.

75,70 km	15,21 km/h	4 h 58 min
----------	------------	------------

7 • Dimarts, 6 de desembre de 2005

WUM – MISAJE

Hem sortit a les 7.20 h després d’esmorzar al mercat.

Hem arribat a Misaje a les 18.00 ja sense sol.

95,56 km	11,60 km/h	8 h 14 min
----------	------------	------------

Mai m’agrada’t arribar tard, i quan estàs d’excursió en un lloc desconegut encara menys. L’indret on hem hagut d’anar a parar per passar la nit, sense temps ni possibilitats per triar ni reflexionar m’ho corrobora.

Avui teníem per davant un repte important, recórrer els 108 km que segons el mapa hi ha entre Wum i Nkambé. Hem tingut factors positius que ens han afavorit i altres circumstàncies negatives que, sobretot han afegit molts minuts a aquesta etapa maratoniana.

Com a factor favorable ha estat la manca de calor aclaparant, ha estat ennuvolat fins passat migdia. També hem tingut molts trams de l’itinerari que eren en pendent suau tant en sentit ascendent com el descendent. De tant en tant, una brisa suau refrescava els nostres organismes i bufava en la direcció que convenia als nostres interessos.

Ens hem llevat d’hora. Hem anat a esmorzar al mercat. El saborós plat arròs amb mongetes no l’he pogut acabar per inapetència, penso que degut al greix de cocció. En menys d’un quilòmetre, encara dins del poble deixem l’asfalt definitivament. També deixem de veure qualsevol tipus de vehicle i ben pocs éssers humans.

Quan hem recorregut 15 km tots els indicis són que hem perdut la pista, aquell camí no pot ser la ruta correcta. Mai ens havíem cregut estar tan perduts, tot i això sempre vam estar en el camí. Encara que la “mítica” “Ring Road” es transforma en un itinerari que fa molt temps que no el trepitja un vehicle de quatre rodes.

Durant seixanta quilòmetres recorrem una varietat molt estensa de paisatge i de terreny que caldria moltes pàgines per descriure’l. Fins i tot fem un breu i tímid intent per anar fins al “lake”, és a prop, ens diuen. Per aquestes contrades no hi ha res a la vora, tot ens sembla llunyà.

El territori, molt fèrtil i amb grans pastures de color negre pel tipus de terreny volcànic i per la crema de joncs provocada per crear lloc per menjar els ramats. Fem bastants trams a peu, tan a la pujada com de baixada. Uns rètols de prohibició de passar per la reserva ens fan dubtar. Creiem que no podem transitar, finalment comprenem que no podem sortir del camí. Pocs humans en tot el camí i aquells que trobem no es possible de dialogar, no s’expressen en un llenguatge que puguem entendre.

A Wum (100 km enrere) ens havien dit que hi ha hotel a Misaje. Hi arribem quasi fosc, no podem triar. Tampoc podem continuar fins Nkambé. L’indret on hem de fer nit desmereix tot allò que hem anat trobant per pernoctar. Fosc (si volem llum hem d’anar a comprar espelmes), passadissos pestilents, un catre en un habitacle de 10 m<sup>2</sup>, sense serveis, sense menjar, només un sostre. Pocs diners, però resulta onerosos per tan poc servei. Anem al mercat a sopar un plat d’arròs amb un tros de peix.

8 • Dimecres, 7 de desembre de 2005

MISAJE – NKAMBE - KUMBO

Els “white man” deixen Misaje dient “ja esmorzarem a Nkambé”. A Misaje ja hi arriben vehicles, hi ha minibús. Per tant, la pista estarà en bones condicions,

pensem. Allò que desconeixem és els terribles pendents que ens esperen per arribar fins a Nkambé. Hi arribem després de recórrer 20 km a una velocitat mitjana de 8,5 km/h. Quan trepitgem altra vegada asfalt, són prop de les 10.00 h. Som a tocar de la frontera amb Nigèria (si es pot dir a prop, uns 20 km). Vam estar encertats en quedar-nos a Misaje.

Baixem un parell de quilòmetres fins a trobar el primer indret on serveixen menjar i beure. Hi ha una pissarra on s'anuncia un partit de futbol de la Champions League on hi juga el Villarreal. Mengem arròs amb una cuixa de "chiken" regat amb beguda ensucrada. A les 11.00 h en tornem a posar en marxa. Mentalment calculo: 60 km/15 km/h més una hora de marge, avui a les 16.00 h podem estar sota la dutxa. Tot plegat ha estat una il·lusió, un somni que dura 3 km. A la sortida de Nkambé després d'un repetit molt pendent torna la terra vermella. Tinc el pressentiment que les meves previsions de l'horari de la jornada no s'ajustaran a la realitat. Pels indicis del mapa sembla que ens mourem a la mateixa cota (entre 8-9.000 peus). Les constants pujades i baixades no les reflexa el mapa. Per tres vegades tornem a trepitjar asfalt, és quan el pendent és exagerat. El del poblet de nom Mbot el pugem a peu acompanyats per una legió d'escolars. Cal economitzar energia.

Progressivament anem passant les petites poblacions del mapa disposades a una distància que ens sembla correcta. A Ndu prenem begudes, són les 16.00 h. Creiem que manquen 20 km, ens diuen que la ruta "go down". Carai, no sé que entendran per baixada, o si van o venen. De fet tenen raó, per haver-hi una baixada hi ha d'haver la corresponent pujada. Hem d'entendre que les qüestions de distàncies, temps i demés precisions per a l'africà té unes altres dimensions ho mesuren a una altra escala, o millor no els cal tanta fotesa.

Les últimes llums (18.00 h) ens deixen al km 80. Creuem un post de duana, penso ara tindrem problemes. Cap problema, però la informació del gendarmes és tremenda, manquen 12 km. Ens llancem esperitats per aprofitar al màxim el crepuscle, però les pujades ens alenteixen. Frontals i endavant. Degut al mal estat del ferm és força perillós, però no ens podem aturar. Circulem molt lent, a aquest pas trigarem dues hores, suposant que en manquin 12 km.

Els cotxes i motos que ens avancen ens permeten accelerar una mica durant uns metres amb una certa visió a la llum dels fars. Els que venen frontalment ens enlluernen i hem d'aturar-nos. Les pujades s'entossudeixen en fer-nos anar més poc a poc. Aquests 12 km es fan eterns i el que és pitjor molt perillós per una probable caiguda en un esvoranc, per una topada amb una persona que circuli per la pista o per la col·lisió d'un vehicle a motor.

Quan encara manquen, en teoria 6 km, un cotxe en lloc d'avançar-nos i empolsegar-nos es manté a roda il·luminant el terreny, que fa baixada. Apressem fins uns llums. Agraïm el gest del conductor. Tornem a preguntar a un motorista-taxi, manca tan sols 1 km. El lloguem per que ens guiï fins l'hotel i ens faci

llum. De nou trepitgem l'asfalt, seguim baixant evitant els forats al paviment. La moto es queda sense combustible, som a 30 metres de l'hotel. Són les 19.20 h. No trigarem gaire en estar sota una bona dutxa, assentar-nos davant d'un apetitós sopar i jeure en un reconfortant llit.

Val a dir, que el paisatge no ha deixat de semblar-nos molt bonic, que no hem deixat de contemplar com els escolars més menuts entre atònits i incrèduls en fan una festa al pas de dos "white man" en bicicleta.

Repeteix: NO m'agrada arribar amb les últimes llums. Encara menys amb les primeres foscores. Sovint és un risc que pot comportar problemes.

92,07 km	10,07 km/h	9 h 08 min
----------	------------	------------

9 • Dijous, 8 de desembre de 2005

#### KUMBO - FOUMBAN

Som tan innocents que ens creiem la informació del recepcionista de l'hotel. Diu que la carretera fins Fouban tendeix a la baixada ("go down") i que està asfaltada ("goudron"). Fins i tot hem engreixat la cadena. Quina candidesa! Molt aviat ens donem compte que el nostre domini d'idiomes no està a l'alçada del bilingüisme de Camerun o que ens enganyen. No crec que ens vulguin enganyar, però massa sovint demanem una informació (km, horari, etc.) que ells a ells no els preocupa gens ni mica. Si han d'anar a un lloc hi van, tan se val si hi ha 10 com 20 km.

Si un desnivell és positiu o negatiu les meves cames el detecten de seguida, i que tot l'itinerari és cara avall ni parlar-ne. Hi ha un munt de pujades, que no són tan pendents com altres que hem passat però són a remuntar. De "goudron" en trobem en dos trams, que evidentment són els més pendents.

Transcorreguts 20 km som a Jakiri, a la cruïlla a Bamenda i a Fouban. Des d'aquí s'inicia la davallada, no exempta d'alguna pujada, fins al fons d'una gran planúria al peu del massís de muntanyes de Mban. El Gustau, més decidit, més valent, baixa ràpid. Jo, més poruc, quedo enrere. A la pujada l'atanso.

Per sort la ruta el flanqueja i encara que anem a bon ritme les pujades ens fan acumular molts metres de desnivell. Diverses vegades insistim en el tema del perfil, com si preguntant s'aplanés el terreny. La resposta sempre és la mateixa "una pujada i després tot baixada". Com es nota que no fan el trajecte en bicicleta.

Els cotxes o les motos que ens avancen o ens creuen aixequen gran polseguera. Quan es veu un cotxe per l'esquerra, ben decidit, vol dir que per la dreta es circula pitjor. Hem après que cal fer: creuar a l'anglesa. Les motos fan les funcions de taxi. El conductor porta un passatger, a vegades dos, i si un d'ells és dona, sovint porta una criatura. Quatre sobre una moto, això és aprofitar un vehicle, que a més, a les baixades paren el motor. De baixada nosaltres

també el parem. A migdia quan el sol abraça ells deixen de circular, nosaltres seguim pedalant.

Després de diverses informacions discrepants en quilometratge i en el sentit del pendent trepitgem asfalt molt a prop de Foumban. Són les 17.00 h.

Ens adrecen a una missió catòlica, on ens dirigim molt decidits vista l'experiència de les benedictines. Fracàs total i absolut. Arribem i estan a missa, després d'esperar quasi una hora ens mostren un habitacle brut i descurat per passar la nit que ens fa girar cua i anar a l'hotel.

92,32 km	14,38 km/h	6 h 25 min
----------	------------	------------

10 • Divendres, 9 de desembre de 2005

FOUMBAN - LOUM

Suposadament avui no toca pedal·lar, ens hem de traslladar en vehicle fins a les rodalies del mont Camerun (Fako). Els nostres glutis ho necessiten i els altres músculs de l'anatomia també ho agrairan.

De bon matí, a les cinc, d'una mesquita no llunyana comença a alçar la veu amb una llarga i amenaçadora lletania. Més tard, altres venedors de deus, a toc de campana posen en marxa a la ciutat, als creients, als infidels, que ho de manera recíproca. Al matí visitem la mesquita i després el palau del sultan del regne Bamoun.

En acabat emprenem la feixuga tasca de traslladar-nos nosaltres, paquets i bicicletes fins a Kumba per fer en dos dies un tomb pels peus del mont Camerun. De Foumban hem d'anar fins a la "gare routière" que està a les afores. Aquest transport ens durà fins a Bafussam on hem de creuar mitja ciutat fins anar a trobar la "gare" dels vehicles en direcció a Yaoundé i Douala.

Abans de la una som a la "gare", sortim a dos quarts de tres. No puc explicar el motiu de la demora, ja que hem estat dues hores dins del vehicle de 18 places on l'ocupem 30 persones. Tot i l'excessiva velocitat del vehicle en alguns moments, arribem a Loum negre nit. Pel camí ha plogut i ens temem la pitjor nit al Camerun. Una vegada més ens tornem a equivocar, a Loum no plou i a 200 metres de la parada hi ha un hotel amb intencions de ser de luxe, però es queda amb l'apariència. Tampoc és car i l'atenció és molt correcta.

11 • Dissabte, 10 de desembre de 2005

LOUM- KUMBA - MAYUKA

Com ahir no vam poder arribar fins a Kumba que era el nostre objectiu, avui pretenem esmenar el retard arribant tan aviat com ens sigui possible a Kumba. A la cruïlla prop de l'hotel negociem un vehicle. Prenem un turisme per allò s'omplirà abans i per què no n'hi ha de vehicles grans. Ens hi encabim set adults i una criatura. Per raons que no acabem d'entendre aquest vehicle només ens durà fins a

Ebonji, punt en el qual haurem de canviar de vehicle. Ebonji està a meitat de recorregut fins a Kumba.

A les 10.00 h som a Ebonji, on rebutgem fer el canvi a un altre vehicle i seguim el viatge a cop de pedal per fer el teòrics 20 km que manquen. Mai se sap el temps que transcorre entre que acceptes pujar a un vehicle i quan es posa en marxa.

La pluja d'ahir ha netejat de pols la ruta però hi ha bassals d'aigua, terra fangós i el ferm de textura plàstica que s'arrapa al pneumàtic. A poc de circular ens avança el bus que hem rebutjat.

La major part de la gent va molt mal vestida, semblen pidolaires. Com en tot el Camerun que hem visitat no fan cara de passar fam.

En poc més de 20 km som a Kumba. Decidim prendre la ruta de l'est del mont Camerun per una qüestió de dies disponibles. De Kumba cap al sud la pista està asfaltada, tot i quasi cada quilòmetre hi ha un tram d'unes desenes de metres del tot descarnat, de terra vermella. Serà per allò que no oblidem que som a l'Àfrica.

L'itinerari va sempre avall, sense deixar de tant en tant, un tram en pendent que s'oposa al nostre avanç. Hi ha plantacions de cautxú a banda i banda de la carretera.

Quan ja comencem a dubtar en trobar ni tan sols un dels molts hotels que ens han assegurat hi ha a peu de carretera arribem a Mayuka, per iniciar pelegrinatge per trobar una edificació allunyada de la ruta principal on ens donen sostre, llit, dutxa i prometen que menjarem alguna cosa. Ens ha hagut d'acompanyar un moto-taxi. Són les 16.00 h.

75,21 km	16,15 km/h	4 h 39 min
----------	------------	------------

12 • Diumenge, 11 de desembre de 2005

MAYUKA - LIMBE

Una vegada més hem pecat d'innocents. Ahir el motorista ens va conduir per camins que s'allunyaven de la carretera principal. En arribar a aquest estrany hostalatge, que no ofería bon aspecte, vam comentar que si be no era gran cosa almenys estaríem tranquils. Anàvem errats, doncs l'edifici en qüestió resulta que és el "dancing" del poble. No sé com explicar que a més de no dormir (per això havíem pagat) vam haver de suportar la música més dolenta del món, la més estrident distorsionada i a gran volum. A mitja nit arriba la calma, es fa el silenci. Podria haver estat pitjor.

Iniciem l'etapa final que ens durà fins a l'atlàntic en ple golf de Guinea a una 60 km de Malabo a l'illa de Bioko, antiga colònia espanyola (Santa Isabel). El terreny tendeix francament al descens (ara sí), tot i que no hi manca la corresponent pujada. La carretera que és d'asfalt en alguns trams a desaparegut del tot. Els trams malmesos quasi mai superen el centenar de metres però són freqüents. En una rotonda seguim el descens definitiu fins a la costa deixant enrere sense

creuar-la la ciutat de Buea. Encara no és migdia que hem arribat. Ens instal·lem al Victoria Guest House. Ens hem passejat per la falda del Fako (Mt. Camerun) encara que no l'hem pogut veure, les boires de la costa el cobreixen totalment.

A la tarda cau un xàfec molt intens tot i que de poca durada. La combinació entre la humitat de la costa i la proximitat del Fako, que supera els 4.000 metres deuen tenir alguna cosa a veure en aquest fenomen meteorològic. Contactem amb un xofer per dur-nos demà fins l'hotel JET a Douala.

51,24 km	15,29 km/h	3 h 21 min
----------	------------	------------

13 • Dilluns, 12 de desembre de 2005

LIMBE - DOUALA

No hi cap punt de semblança entre l'hotel de Limbe i l'antre de la nit anterior. Tot i estar a prop del que podríem anomenar centre urbà el silenci solament el pertorba el cant dels ocells que hi ha entre l'exuberant vegetació.

Anem a fer un tomb pel barri de pescadors. No ens sembla gaire interessant, al marge de poder comprovar el nivell de la baixa marea i un pantalà en estat ruïnós.

De retorn a l'hotel ja ens està esperant el taxi. Carreguem el bagatge i ens dirigim a Douala.

Pel camí un dels controls fa l'intent de fer-nos la punyeta per dur una càrrega mixta en un vehicle de turisme. Diuen que és perillós i li volen retirar el carnet al xofer. Tot s'acaba com sempre, 2.000 F.

Al JET hotel ens han conservat les caixes tal com les vam deixar. Ens permeten deixar el bagatge sense càrrec, sense tenir habitació. A més ens duren fins l'aeroport a l'hora que ens convingui pel mòdic preu de 3.000 F. L'amabilitat dels camerunesos ens segueix sorprenent de manera agradable.

Anem a fer un tomb pel mercat d'artesans. Fem una primera volta i anem a dinar a un petit local en el mateix recinte del mercat. En acabat fem les compres de manera ràpida. Com tenim temps fins a les 23.00 h en que hem d'estar a l'aeroport. Tornem al bar on hem dinat per matar el temps. El darrer dia de viatge sempre és enutjós, llarg i el més cansat de tots.

Com aquell qui no vol s'acosta la costurera d'una botiga del costat i inicia la conversa. De mica en mica ens va explicant històries i finalment ens acompanya a la recerca de música camerunesa. No trobem allò que estem buscant. Quedem a l'hotel.

Mentre estem organitzant l'equipatge la Lorraine, que ha tancat la botiga es presenta a l'hotel. Acabem amb els paquets i tornem a la música, que tampoc trobem. Mentre s'ha fet de nit i nosaltres, de la mà de la Lorraine, anem circulant per barris de Douala que aconsellen no passar-hi a les fosques. Tornem a l'hotel i anem a sopar. Convidem a la Lorraine.

Sense proposar-s'ho ha fet que un dia sense història s'ompli d'una relació personal. Nosaltres passem una tarda bastant més distreta d'allò que esperàvem. Ella

s'haurà relacionat directament amb persones que viuen en el paradís dels seus somnis, europa.

14 • Dimarts, 13 de desembre de 2005

DOUALA – CASABLANCA - BCN

Abans de les 23.00 h ja ens esperen a l'hotel amb la furgoneta a punt per anar a l'aeroport. De les històries d'aeroport se'n podria fer una sèrie còmica, encara que no tenen gràcia i sempre t'agafen en moments delicats al principi del viatge amb tot el projecte per davant i al final cansat i amb ganes d'acabar bé i sense diligències incomprensibles.

D'entrada passem l'equipatge pels raigs X. Fem una cua llarga i molt lenta, tot i que el vol és per d'aquí tres hores desespera un xic. En un mostrador improvisat davant del de facturació, el personal de seguretat va revisant molt acuradament el passaport i el bitllet de cada passatger. Com el tràmit s'enlenteix demanen i s'enduen d'una tongada tots els passaports i els bitllets de tothom de la cua. Continuen les comprovacions de seguretat nomenant viatger per viatger, sembla que juguin a cartes amb els documents. Tot seguit la facturació, ens passem de tres quilos dels permesos, sense problema. Continuem amb el pagament de les taxes de l'aeroport a raó de 10.000 F per càpita. De seguit un altre control d'haver pagat la taxa i de dur un únic equipatge de cabina amb pes màxim de 5 kg, que no és gens exigent. Un controlador ens orienta a la porta que condueix a un llarg passadís i galeries solitàries que permeten arribar a una primera sala d'espera, on en fem ús. Al cap de força estona, que passem entre dormiscada i dormiscada, ens criden, pensem que per embarcar. És per passar un altre control de l'equipatge de mà i passar el detector de metalls pel cos del viatger. En la inspecció que fan del nostre equipatge no s'entenen gaire és més olfatiu que tàctil o visual. A mesura que obrim cremalleres i bosses amb roba bruta exclamen "okey" "okey". Més espera a la segona sala d'espera. Abans d'entrar a l'avió amb un retard de mitja hora (2.30 h) un altre del servei de seguretat es preocupa de comptar els passatgers. No hi seients assignats i l'avió no va complet, fet que permet certa comoditat a l'hora de jeure estirat als seients.

Epíleg

Deixem una Àfrica molt diferent a la que, massa sovint, és notícia pels desastres naturals i canvis climàtics que ocasionen situacions desesperades, fam i mort que es globalitza a tot el continent. Hem pogut gaudir d'una petita part del continent on els infants i adolescents van a escola, la gent età ben nodrida, gaudeix de salut i es mostra alegre al visitant amb simpatia i amabilitat. Ens queden ganes de tornar. Hi tornarem. Ens voldràs acompanyar?

1. BCN – CASABLANC - DOUALA	-
2. DOUALA - NKONGSAMBA	20
3. NKONGSAMBA - DSCHANG	90
4. DSCHANG - MBOUDA	50
5. MBOUDA - BAMENDA	60
6. BAMENDA - WUM	80
7. WUM – MISAJE	90
8. MISAJE – KUMBO	90
9. KUMBO – FOUMBAN	90
10. FOUMBAN – LOUM	-
11. LOUM – MAYUKA	80
12. MAYUKA – LIMBE	50
13. LIMBE – DOUALA	-
14. DOUALA – CASABLANCA - BCN	-
	700