

El projecte

Manel Garcia Biosca-Dikonwitz i jo tornem a formar equip. Després de passar junts les festes nadalenques els darrers dos anys per terres algerianes amb recorreguts per el Gran Erg Occidental i el Gran Erg Oriental enguany canviem de rumb però no d'estratègia. Ens dirigim cap a l'Àfrica negra, el destí serà Guinea Conakry, territori desconegut per nosaltres. La regió que volem visitar és la zona muntanyosa anomenada Fouta Djallon.

Trèiem el bitllet per internet amb la Royal Air Maroc. El visat el gestionem al Consolat de Guinea Conakry a Barcelona (Gran Via, 569, esc. B, 3r, 3a. Tel. 93 451 14 39). El tràmit és simple, el trameten al moment i cal pagar 60 euros).

L'experiència en el país i la informació que ens facilita en Jordi Pons Fernández ha estat el factor determinant en la tria de l'objectiu.

Crònica del viatge

1 • Dimecres, 21 de desembre de 2011

BARCELONA - CASABLANCA - CONAKRY

El Manel Orbay em porta amb el meu cotxe fins l'aeroport. Primer anem a dinar en companyia de Joan Guirao, després cap a la terminal T-1 de l'aeroport del Prat. A les 15.20 h ja sóc davant dels mostradors 402-412 d'Iberia que és qui gestiona l'embarcament dels vols de la Royal. El Manel Garcia arriba poc després.

La noia del mostrador ens informa que la companyia marroquina ha canviat de política, que entre altres regles, consisteix en una dràstica i abusiva aplicació de tarifes. Pel transport de cada bicicleta ens reclamen el pagament de 150 (cent cinquanta) euros. Fem totes les gestions i pressió que tenim al nostre abast en els quals hi col·labora el personal d'Iberia. Però ells no tenen potestat la tarifa anterior de 40 euros que és de l'època en que es va comprar el bitllet.

Esgotem tot el temps fins a poder contactar via telefònica amb el responsable comercial de la Royal, que es nega sense contemplacions a la reducció de tarifa de càstig. Haurem d'adoptar la política de canviar de companyia en propers viatges optant per les que no cobrin aquesta barbaritat pel transport de "equipaje deportivo". També caldrà visitar països que no demanin visat, ja que tot plegat encareix molt el pressupost de les vacances.

- AT 961 BCN-CMN 17.55 – 19.05

- AT 531 CMN-KRY 21.30 – 01.35

L'enllaç a Casablanca no ens dona cap ensurt afegit. L'arribada a Conakry ja ens introdueix en l'ambient purament africà. Lentitud en el control de passaports. La dona que mana a la duana vol veure les bicicletes de dins les caixes abans de deixar-nos entrar al país. Una vegada obertes les caixes en la seva presència no posa cap inconvenient per deixar-nos sortir a l'exterior. Ara si que poder dir que som a Guinea. Són les tres de la matinada.

Fem tracte amb un taxista per que ens guardi les caixes de cartró fins el viatge de tornada. Canviem euros al carrer mentre muntem les bicicletes: 50 euros a 9.000 = 450.000 GNF (francs). El personal de seguretat de l'aeroport ens permet instal·lar-nos a la sala d'espera mentre no es faci de dia.



República de Guinea. Guinea Conakry per diferenciar-la de les altres Guinees, és un país de l'Àfrica occidental, antigament conegut com Guinea Francesa. Limita amb Guinea Bissau i Senegal al nord; Mali al nord i nord-est; Costa d'Ivori al sud-est, Libèria al sud; Sierra Leone i l'oceà Atlàntic a l'oest. Ocupa una superfície de 245.860 km² i té uns 10 milions d'habitants.

La capital és Conakry, amb més d'un milió i mig d'habitants..

El país es divideix en quatre regions geogràfiques: una estreta faixa costanera, les terres altes del massís de Fouta Djallon, la sabana septentrional i la regió sud-oriental de bosc tropicals. El [Níger](#), el [Gàmbia](#) i el [Senegal](#) són tres dels 22 rius de l'Àfrica occidental que neixen a Guinea..



2 • Dijous, 22 de desembre de 2011

CONAKRY – KM 36 – COYAH

A la sala d'espera les hores passen lentament. Ens canviem i lluitem contra l'exercit de mosquits que han aparegut tan bon punt hem trepitjat l'aeroport. A les set comença a clarejar i ens posem en marxa.

La llengua nacional o oficial de la República de Guinea és el francès. S'ha llistat 34 llengües regionals de les quals, dues estan extintes.

També es desperta tothom. Els carrers són plens a vessar de gent i de vehicles que la majoria no passaria la mínima inspecció tècnica europea. Absolutament tots van sobrecarregats de mercaderies o de persones. El cel està gris. Els carrers plens de color que ofereixen la pintura dels atrotinats vehicles i els vestits de les dones. Anem seguint la carretera N-1 en direcció a Coyah, que ens els primers 20 km està en obres, fet que alenteix i fa més perillosa la circulació. Els vorals de la carretera són un mercat continu que a vegades és tumultuós i de vegades sembla més ordenat. Els nens i joves van a escola, les dones compren i venen i els homes van a munt i avall. (2508) Arribem a Coyah abans de les onze. A la sortida del poble, poc després de la planta envasadora d'aigua i a tocar del riu Sarinka hi ha una instal·lació turística promoguda per holandesos on ens allotgem. Parc Milly Mamaoudou, ONG Sarinka, Coyah.

39,83 km	2 h 22 min	17,65 km/h
----------	------------	------------

Anem a peu fins a la població que hem deixat enrere. Mengem una mica a la "gare routière" i fins i tot aconseguim canviar 100 euros a 8.900. (2489) Sopem al campament. Ens fem la pregunta sobre que significa ONG. Una mena de campament força ben equipat, no sé quina protecció social pot donar (?). L'aigua de forma general es ven a les botigues en bosses de plàstic serigrafat de capacitat de 0,33 litres. El preu és fix de 500 GNF (0,15 euros el litre). (2566)

3 • Divendres, 23 de desembre de 2011

COYAH - KINDIA

Hem hagut de marxar sense esmorzar davant la inseguretat de quan ho podríem fer. La nit ha estat recuperadora del cansament, sense mosquits. El matí és fresc, gèlid per aquesta gent que fa ús d'anoracs i altres peces de roba d'abric.

La carretera molt menys transitada i menys habitada. Ahir havia una filera quasi contínua d'habitatges més o menys acumulats a banda i banda de la ruta. Avui els nuclis habitats estan a una considerable distància un de l'altre.

La gent que anem trobant ens saluda efusivament i ens somriu àmpliament. Davant de tanta cordialitat hem de respondre amb paraules, dient "bonjour", o amb llenguatge gestual que ens transforma en

imitadors del personatge de la reina dels espanyols al programa "Polònia" de TV3. (G-C_000)

La ruta és molt sinuosa, amb constants pujades i baixades de no gaire entitat però que dificulta trobar la combinació en la transmissió de la bicicleta per avançar amb certa comoditat. (2516)

A Kindia, per fi, trobem una targeta pel telèfon que duem. La ciutat és com un poble que ocupa una gran extensió, no sembla estar en una població en consonància amb la grandària de les lletres del mapa. Deixem enrere Kindia per anar a un allotjament que suposem hi ha a 13 km més endavant en un indret on hi ha una cascada "Chutes Voilé de la Mariée".

El trobem assenyalat en una cruïlla amb una pista, en un panell que indica que està a 3 km. El que no diu el panell és que està fora de servei com allotjament. Hi arribem a les 15.00 h. L'actual gestor ens dona permís per allotjar-nos (sense cap servei) i ens diu que de nit hi haurà un guardià, que també ens podrà subministrar alguna cosa de "norriture".

97,54 km	5 h 42 min	17,09 km/h
----------	------------	------------

Hem anat trobant controls a la carretera. Una barrera formada per una corda feta amb trams de diferents naturalesa lligats fins que abasten tot l'ample de la carretera. No hem tingut cap incident, ni tan sols ens hem aturat. (2530)

4 • Dissabte, 24 de desembre de 2011

KINDIA – MAMOU

Quatre homes han fet guàrdia davant del nostre bungalow. Abandonem el campament i desfem el tram de 3 km de pista fins a trobar l'asfalt. Segueix sent la N-1. Al matí tot Guinea fumeja. Els focs que fan les dones per cremar les fulles que han escombrat de la seva parcel·la. Els focs per preparar el menjar també estan en marxa. De la mateixa manera, de tant en tant hi ha cremades d'herba seca. Tot plegat crea una atmosfera com si hi hagués boira. (2556)

Sortim sense esmorzar. No ho podem fer fins a Kolenta, quan duem 30 km recorreguts. Els nuclis habitats estan cada vegada més espaiats, però tots i cadascun d'ells són un autèntic espectacle, sobretot si coincideix que és dia de mercat.

A Linsan (km 70) hi arribem amb les piles esgotades. Hem de fer una menja, evidentment serà d'arròs, aquí hi ha poc per triar. (2582)

El nostre destí d'avui és Mamou, però abans volem visitar les "chutes de Konkuré". El poble és de tan poca entitat que quasi el passem de llarg. Rectifiquem i anem cap a les cascades acompanyats per una comitiva de joves. Sort d'ells, ja que, nosaltres no les haguéssim trobat amb tanta rapidesa encara que només estan a 1,5 km de la carretera.

A la tornada cap a l'asfalt el grup de nois ens demanen si tenim un diari, ja que són estudiants i han de llegir. Els donem el que arrosseguem des de l'avió.

Arribem a Mamou amb la llum justa per trobar un hotel on allotjar-nos. Encara llueix el sol.

130,94 km	8 h 20 min	15,72 km/h
-----------	------------	------------

L'itinerari ha estat llarg i sinuós de manera que hem acumulat 1800 m de desnivell de pujada.

Podem entreveure els símptomes de la progressió de l'islam: mesquites, dones tapades de tot (molt poques), dones sense ensenyar el cabell, la majoria d'homes no joves amb vestit típic musulmà...



5 • Diumenge, 25 de desembre de 2011

MAMOU - DALABA

Aquest matí, nosaltres tenim la percepció de fred. Els nadius van ben tapats amb anoracs i qualsevol peça de roba de ple hivern europeu. A mesura que passen les hores la sensació de fred va minvat fins arribar a fer calor a migdia. Llavors quasi tothom es posa a l'ombra. Sols restem sota el sol nosaltres que hem de seguir avançant de cara a l'objectiu del dia. Sota el sol també veiem pells dels animals sacrificats a assecat i poca cosa més. (2610)

A Dalaba hi ha mercat. És una festa pels sentits.

Una vegada instal·lats a l'hotel Tangama on fa de gerent Maymou Diallo, amic del company Jordi, anem d'excursió amb la bicicleta, al "Pont de Dieu", ja que a peu fora massa llarg. Això afegirà 15 km al recorregut d'avui.

De tornada de les "chutes" vuit nens que ens han vist passar ens esperen per oferir-nos taronges

70,00 km	5 h 41 min	12,30 km/h
----------	------------	------------

6 • Dilluns, 26 de desembre de 2011

DALABA - PITA

Estàvem convençuts, que avui, passaríem fred degut a que Dalaba (1200 m) és la població amb la cota màxima que hem assolit fins ara. Ahir 500 m més avall en feia bastant. La temperatura és confortable.

Marxem de Dalaba en direcció a Pita per la N-5. Als 5 km hi ha una cruïlla indicant el desviament a Ditinn, sense quilometratge. Comença una pista en força bon estat de traçat sinuós que tendeix a la

baixada. Anem seguint les precises instruccions que ens ha facilitat el Daymou. Abans d'entrar a Ditinn (km 30) hi ha una desviació a la dreta que amb un traçat planer duu fins a un rústic campament on comença el sender fins al peu de la cascada de Ditinn. És la més alta de Guinea de 80 metres de caiguda. Deixem les bicicleta i ens acostem fins al peu de la cascada. (2626)

El Fouta Djallon, és una zona muntanyosa situada a Guinea Conakry, anomenada "la torre d'aigua de l'Àfrica Occidental" per la seva alta pluviositat.

Els principals rius d'Àfrica occidental tenen el seu origen: la Tinkisso (afluent del Níger), el Senegal, el Gàmbia, el Koliba. Amb una superfície de 81.952 km2 i una altitud mitjana de 1000 m, aquest conjunt de planes i turons culmina en la muntanya Louro (1515 m). L'erosió ha llaurat profundes gorges i valls en la gruixuda capa que cobreix el subsòl de granit.

Les temperatures varien en gran mesura per períodes lloc i l'hora: l'estació seca de novembre a maig i la temporada de pluges de juny a octubre:

(2641)

Refem el camí fins a la cruïlla a l'entrada a Ditinn. Des d'on seguint els consells de Daymou tornem en direcció a Dalaba fins a una altra cruïlla a Botobofol (km 50) on hi ha un panell de "26 km a Bomboli".

Seguir les instruccions del Daymou ha estat un encert, doncs la pista és molt agradable, sense trànsit que només amaga una sorpresa. Al final hi ha una rampa de pendent 11% (segons senyal) que després d'uns 2 km i pujar a trams a peu ens deixa de nou a la carretera asfaltada N-5 (km 73). Estem a 15 km de Pita.

La carretera és sinuosa, ja que la Terra és boteruda i segueix fidelment la seva orografia.

Ens instal·lem a l'alberg, també per consell del Daymou. Ens diuen que el cuiner no hi és, que torna "tout suite". No ens fiem del temps que pot durar aquesta expressió i anem a sopar al restaurant.

87,30 km	6 h 02 min	14,45 km/h
----------	------------	------------

El riu Níger neix a Guinea Conakry, travessa Mali, Níger, Benín i Nigèria abans de desembocar al golf de Guinea després d'un recorregut de més de 4.000 km. És el tercer gran riu d'Àfrica, després del Nil i el Congo i esdevé la principal via de comunicació dels països que creua.

7 • Dimarts, 27 de desembre de 2011

PITA - LABÉ

El pla inicial per avui és anar directament a Labé, que dista uns 40 km, seguint la N-5. De fet pretenem que

sigui un dia de descans, relatiu, és clar. Encara no hem recorregut 3 km, que trobem una pista amb indicació a Kambadaga (“chutes”), que també és el camí a la cascada de Kinkon. Prenem l’opció d’anar a visitar aquesta última, ja que, en teoria la jornada serà curta. (2653)

La pista sense gaire complicacions condueix fins a un destacament militar, que suposo vetlla la seguretat de l’embassament de Kinkon. Ens acompanya i guia fins “les chutes” un militar. El curt tram que es pot veure és molt impressionant, tant pel salt d’aigua com per engorjat que hi ha a continuació. També ens arribem fins l’embassament. Tot plegat és molt proper. No anem a visitar la central hidroelèctrica. (2664)

Tornem a la cruïlla pel mateix camí de l’anada. Quan hi arribem duem 20 km i de fet encara no hem començat la jornada. (2673)

La carretera s’orienta al nord. La tendència és anar guanyant alçada de forma poc apreciable, tret d’un parell de guals que, per sort, amb impuls de la baixada se supera bona part de la pujada.

El territori que fins ara ha estat de predomini del bosc presenta poc a poc una transició cap a la sabana. La calor s’acusa més per la manca d’arbrat que faci ombra a la carretera com fins ara.

Entrem a Labé a les 14.00 h. Abans de buscar hotel dinem. Anem a raure a “hotel de la independance”. El primers 20 km han fet baixar la mitjana de velocitat que en el trajecte per la N-5 ha estat bastant alta.

55,05 km	4 h 05 min	13,47 km/h
----------	------------	------------

Anem a fer un tomb pel mercat. Molt gran i molt exòtic. Canviem 120 euros a 9200. (2694)

A la nit una ciutat de la importància de Labé queda totalment a les fosques. Només fan llum els fars de les motos i cotxes que circulem i les llambregades dels soldats que treballen encara de nit.

Labé és la ciutat principal i capital administrativa de la Fouta Djallon regió de Guinea. Té una població al voltant de 58.649 (2008 est). És la segona ciutat més gran del país després de la capital Conakry. Labé està situat a uns 450 km al nord-est de Conakry a prop del centre geogràfic de Guinea.

8 • Dimecres, 28 de desembre de 2011

LABÉ – CHUTES DE LA SAALA - LABÉ

L’excursió d’avui és d’anada i tornada pel mateix camí a “Les Chutes de Saala”. Sortim de Labé per una carretera que està en obres. Des del mateix centre de la ciutat estan fent feines d’aplanar el ferm d’una amplada important com si volguessin fer una autovia però la ruta no duu a cap altra població important. La nostra primera fita és el poble que duu per nom Diari, ja que 3 km abans d’arribar-hi hi ha el trencall a les cascades de Saala.

Entre les obres i la manca d’indicadors ens passem la cruïlla. Hem de fer enrere uns 5 km. La pista que ens anunciaven com a molt dolenta tampoc ens ho sembla tant. Molta gent a la que preguntem no ens sap donar raó, fins que un xicot amb molta fermesa ens confirma que poc més endavant trobarem una desviació amb un cartell indicador.

A quasi 20 km de la cruïlla trobem el cartell, de grans mesures, que ens confirma que anem pel bon camí i que encara ens manquen 4 km. (2702) (2706)

En aquest tram ens creuem amb dos vehicles tot terreny de turistes francesos que ens aconsellen anar primer al mirador (primer embrancament a la dreta) i després al riu on, si volem, ens podrem banyar.

Durant tot el trajecte no hem vist cap indret on aturarnos per menjar i beure. Només trobem uns pous artesans construïts per l’Aràbia Saudita, com a donació a la Guinea, on ens podem refrescar, ja que per precaució ens abstenim de beure’n.

83,61 km	6 h 28 min	12,92 km/h
----------	------------	------------

9 • Dijous, 29 de desembre de 2011

LABÉ – CHUTES DE KAMBADAGA

Tornem enrere a Pita per la mateixa carretera N-5, que vam venir. Recorrem els 40 km en dues hores. A Pita anem a la Prefectura per confirmar les dades que tenim de com anar fins a les “Chutes de Kambadaga”. L’atenció és molt formal i atenta fins que arriba el responsable de la policia que vol fer ostentació dels seus galons esbrancant sense motiu als que ens havien atès.

Continuem per la mateixa carretera fins a Bourouwal Tappé, uns 10 km més avall de Pita. A la cruïlla on s’inicia la pista ens retrobem amb les dues parelles de francesos que vam trobar ahir quan anàvem a Saala.

Seguim la pista fins a la desviació a Sere Djourne que prenem fins a un campament junt a una petita “chute” per la que baixa poca aigua. Hi ha una família que fa les tasques de masovers. L’hipotètic restaurant està fora de servei. Molt amables ens cuinen un desconomunal plat d’arròs. La quantitat anava en consonància amb la qualitat del menjar. (2732)

Tornem pel mateix camí fins a trobar la pista a les “chutes de Kambadaga”. Cada vegada trobem menys gent pel camí. La pista va esdevenint més estreta que quasi no passa un vehicle i bastant pendent, fins arribar a un indret on la vegetació li priva la continuïtat. D’aquest punt emergeixen tres corriols entre la bosquíria. Tots tres conclouen al riu, no gaire llunyà. Pel que sembla aquest paratge són “Les Chutes de Kambadaga”. No hi ha cap cascada, ni gran ni petita. Tan sols unes petites grades. L’indret és solitari i l’ambient és d’estar en plena selva.

Un dels camins (el central) acaba en un pont que esgarrifa de veure’l. El de la dreta rau a una esplanada on el riu és més ample i suposem que ens permetrà creuar-lo. Muntem un bivac en una clarina prop del riu delimitada per una encanyissada. (2739)

68,71 km	4 h 42 min	14,64 km/h
----------	------------	------------

10 • Divendres, 30 de desembre de 2011

CHUTES DE BAMBADAGA - DOUCKI

Cap incidència en el bivac. Vam muntar la mosquitera com prevenció, ja que hi ha basses d'aigua estancada als marges del riu. (2742)

Abans de donar el primer cop de pedal de la jornada hem de resoldre un enigma: com creuar el riu. Tinc molt clar que pel pont no hi passo. Caldrà esbrinar si és factible travessar pel gual. Anem a fer una primera prospecció sense bicicletes ni càrrega. Ho veiem fins i tot senzill, encara que no ens hem de refiar baixant la guàrdia. Fem un primer viatge amb la càrrega i en el segon amb les bicicletes a coll. Hem resolt el problema sense cap incident. L'aigua no és gens freda i la màxima fondària és de poc més amunt dels genolls. (2746)

Des del marge dret del riu haurem d'anar resolent pas per pas l'itinerari emprant el mètode d'assaig-error que apliquem amb eficàcia al no tenir cap pèrdua important i corregint-la amb promptitud. Per començar m'he quedat sense comptador de quilòmetres: he perdut l'imant que marca cada volta de la roda. La pista sembla acabada d'esplanar però hi ha molta pedra solta i grans pendents que ens fan anar molt lents i sovint marxant a peu. Passem per alguns punts amb petits habitatges que ens van orientant. Al cap d'uns 10 km assolim un altiplà que ens fa preveure que no pujarem més, però la pista transcorre per alguns trams de ferm de naturalesa pedregosa que ens fa trontollar de valent i avançar molt poc a poc. (2766)

Per fi arribem a Doucki, vila a una dotzena de km de Dongol Touma, que acull uns 300 habitants. Ens dirigim a la recerca del campament que dirigeix Hassan Bah, tot un personatge. El Hassan Bah parla un espanyol molt correcte degut a que va viure uns anys a les Canàries. Després d'allotjar-nos ens guia per un recorregut a peu per les rodalies de la població. En la primera part veiem unes cingleres, que tot i ser interessants no tenen cap particularitat especial. La segona part discorre per unes gorges laberíntiques en veritat molt espectaculars. La durada de l'excursió és d'unes tres hores.

Las prendas tradicionales de la mujer musulmana



Hem sorprès veure en un indret tan allunyat una figura humana completament vestida de negre (niqab), de cap a peus, i quan dic de cap a peus incloc un vel negre per davant dels ulls, guants negres i mitjons negres. Això ho veiem de forma molt puntual a les grans ciutats. L'islam guanya terreny.

29,00 km	3 h 40 min	7,91 km/h
----------	------------	-----------

11 • Dissabte, 31 de desembre de 2011

DOUCKI - TÉLIMÉLÉ

Ens havien avisat que l'allotjament a cada de Hassan Bah era car. S'ha d'aclarir que ofereix un bon servei prou honest i sense escatimar res en qualsevol àmbit, com el de guia, restauració i la informació a la que posa un preu. Molts altres només els preocupa ingressar els diners i per donar els serveis es fan l'orni.

Fins a Dongol Touma hi ha 13 km, que si bé no són una veritable pujada van guanyant cota de mica en mica. El principal inconvenient d'aquest tram són els afloraments de roca magmàtica que repetidament van apareixen al llarg del camí.

Després comença una llarguíssima baixada, amb pocs trams que no acaben de ser-ho, que durant quasi 35 km s'obre pas per un territori totalment selvàtic que ens ofereix unes vistes espectaculars i a la vegada una fantàstica ombra en tot el recorregut. La pista és molt més franca i permet rodar amb una certa tranquil·litat i seguretat. (2784) (2790)

A Ley Miró (km 50) mengem un plat d'arròs i confirmem que en trobem sobre la ruta cap a Tèlimélé. Encara manquen 35 km i cal creuar un riu amb un bac (transbordador). Arribem al riu Kakrime on una rudimentària embarcació fa el servei de creuar el riu d'uns 50 metres d'ample a vehicles i persones, moguda a força de braços amb l'ajut de perxes vegetals que els homes van fixant al cable.

Només pagar als turistes, és a dir, a nosaltres dos. Són 10.000 GNF per persona i a més prenen la mateixa quantitat per cada bicicleta. Fet davant del qual ens neguen a pagar. (2798)

A l'altre marge del riu la pista encara millora més. Segueix amb pocs alts i baixos fins que a uns 10 km de Tèlimélé s'inicia un port de muntanya d'uns 6 km. Dalt hi ha un altre control que també creuem sense incidents.

A Tèlimélé hi ha dos hotels. Anem al primer que trobem, a peu de carretera, "Le Petit Palais". Ens sembla acceptable, però quan decidim quedar-nos ens diuen que el preu estipulat (10 euros) és per una parella. Per dos homes el cost s'incrementa un 50%. Els deixem plantats i anem a la recerca de l'altre hotel. Aquest està molt a prop, en el carrer d'enfront. També és del mateix propietari. No té tan bona presència però ens val.

87,00 km	7 h 22 min	11,81 km/h
----------	------------	------------

68,75 km	7 h 40 min	8,97km/h
----------	------------	----------

12 • Diumenge, 1 de gener de 2012
TÉLIMÉLÉ - FRIA (1a PART)

Anit va haver festa de cap d'any en un edifici a prop al que ocupem per dormir. Encara que la celebració no té res a veure amb la religió del profeta, les festes s'aprofiten. La música va quedar emmudida pel soroll que feien les motos amunt i avall. Malgrat tot, es va dormir.

El xicot de l'hotel ens orienta per anar cap a Fria anant a voltar per Sintia. Nosaltres volem anar directes passant per Tiontian seguint la N-21, tot i que la pista, ens diuen, és dolenta. Hem de tornar enrere fins a les escoles, a l'entrada del poble, per prendre el trencall cap a Fria. (2811)

Pel camí hem preguntat a molta gent. Tenim respostes per a tots els gustos i tots l'encerten. Des del que diu que és planera, l'altre que és bona i altres que és dolenta.

Quan duem 10 km encetem una pujada de molt pendent. Ja no sé si pateixo més a les pujades o pensant amb les baixades en un terreny tant pendent i tant accidentat. També hem hagut de creuar quatre vegades rius o rierols. Tot plegat es va acumulant i ens fa avançar molt lentament. (2818)

El paisatge va canviant. No tenim el túnel o parament vegetal d'altres dies. Va fent la transició a la sabana. També hi ha quilòmetres i més quilòmetres d'herba cremada. Les afloracions de roca sobre la que transitem són de superfície gens uniforme, ocupen quasi la totalitat del recorregut. Els curts trams (que n'hi ha, encara que molt aïllats) en que la bicicleta pot rodar amb certa suavitat produeix un descans i un plaer quasi voluptuosos. (2821)

Assolim Tiontian (km 55) quan són més de les dues amb més de sis hores rodant, ja sigui sobre la bicicleta o empenyent-la. Hi ha mercat. Aprofitem per menjar i comprar algun queviures: dos plats d'arròs (4000 F), cinc plàtans (1000 F) i una barra de pa (2000 F). Ens assabentem que fins Fria encara manquen 60 km. (2825)

Quan continuem la marxa, la pista esdevé tan terriblement pedregosa i tan difícil de seguir, que fem bastants trams a peu. Personalment el considero un trajecte no acceptable per a la bicicleta. Si no és possible anar muntat i a velocitat bastant superior a caminar no mereix la pena, sols serveis per no dur la càrrega a l'esquena. Però estem embolicats i només podem seguir endavant. (2837)

Abans no es faci fosc enmig del no res, demanem hospitalitat en una agrupació de cabanes de nom Lamba Moya. El cap de la petita concentració ens ofereix una tradicional cabana de paret de fang i sostre de palla on podrem estirar la màrfega i jaure fins esperar l'albada. Donada la humilitat d'aquesta gent no gosem demanar res de menjar (ens oferiran un manat de plàtans). No podem ni rentar-nos, ja que l'aigua l'han d'anar a buscar al riu, a una certa distància i no volem causar molèsties.

13 • Dilluns, 2 de gener de 2012
TÉLIMÉLÉ – FRIA (2a PART)

L'anunci del nou dia no el dona el muetzí, és el gall l'encarregat de fer-ho. A aquesta petita vila encara no hi ha mesquita, però ja ha arribat l'islam. Anit abans de sopar tota la família junta (homes i dones) van fer la pregària. (2848)

Ens acomiadem de la família que ens ha donat allotjament (només dormir). No hem gosat demanar del poc que tenen. Descarrego de samarretes que porto per a certes ocasions i els paguem una quantitat adient.

Continuem amb la mateixa qualitat del ferm de la pista. Avancem en silenci, amb poques paraules (ni paraulotes). En aquests moments el cervell no està per articular paraules o estructurar frases. Tan sols pren la determinació de sortir endavant, altrament no tenim altra solució.

La mateixa pista, la mateixa velocitat. Però seguim incansables, bé, més que incansables, persistents, ja que no fora veritat això de no cansar-nos. Els quilòmetres passen lentament, el paisatge també va canviant. Avancem lentament per grans planúries d'herba cremada que ja comença a germinar, altres camps encara fumegen i alguns (pocs) encara cremen. Ho fan per abonar la terra amb la cendra i que creixi l'herba. (2851)

Passem per una petita collada on hi ha l'emplaçament d'un mercat que algun dia deu estar ple de vida, avui ni un ànima. També passem petits assentaments que no tenen ni l'entitat de poble. En tot el recorregut no hem vist ni un sol vehicle, pocs humans i el bestiar de tot tipus (vaca, ovella, cabra) ha desaparegut. Hem deixat enrere el territori que ocupen els peul, poble que es dedica a pasturar el bestiar. No obstant, duem la determinació d'arribar avui a Fria. (2854)

Uns 5 km abans de trobar Baguiné, la pista no és tan dolenta. A Baguiné podem beure i menjar bunyols, i el més important, la pista, encara que sense asfaltar, és de primera qualitat. Fria és a 18 km.

Gràcies al canvi radical de l'estat del ferm sobre el que circulem podem arribar a Fria a una hora més que prudent, les 14.00 h.

Fria dona la sensació de ser una ciutat de veritat amb una gran fàbrica, "centre ville" amb tres edificis d'habitatges alts, diversos hotels i la carretera asfaltada. Ens instal·lem al Motel.

50,60 km	5 h 13 min	9,70 km/h
----------	------------	-----------

Fria és una ciutat de la Baixa Guinea, situada al nord de Conakry, prop de la presa d'Amari al riu Konkouré . Població 110.586 (2008 est). L'economia del poble depèn en gran mesura de la bauxita, la mineria i la producció d'alumini. És la primera fàbrica d'alumini d'Àfrica. La mina de bauxita està connectada per un

14 • Dimarts, 3 de gener de 2012

FRIA – TANENÉ - KHORIRA

La ruta d'avui no té massa història. Tracta de sortir de Fria en direcció a Conakry, sempre per carretera asfaltada amb pocs punts deteriorats. Se surt de Fria per la mateixa carretera que vam entrar creuant tota la vila en direcció a la factoria Rusal de producció d'alumini fins a trobar la N-21 que resulta ser la mateixa que la terrible pista de Téliimélé. La carretera descriu un gran arc (suposo per mantenir el nivell) i la seva tendència és al descens suau i perllongat amb pocs repetjions. A l'entrada a Tormelin primera punxada de tota la sortida. (2877) (2878)

A Tanéné (km 60) s'entronca amb la N-3. El trànsit encara no és gens dens.

En arribar a Khorira (km 100) creuem varis braços del riu Konkouré i anem a la recerca d'allotjament. Tenim dues opcions: "Les Merveilles du Soumba" i "Les Cascades". El primer dista uns 500 m del "carrefour" i el segon uns 7 km. (2894)

Per qüestions de proximitat ens arribem a "Les Merveilles". El campament està ben situat, a la vora del riu. Està format per una sèrie de bungalows construïts d'obra. No veiem que hi hagi cap client. Ens atenen dos xicots que són els responsables. El preu és raonable en la línia d'allò que estem pagant. A canvi del pagament, però no hi ha electricitat, no hi ha aigua, no hi ha servei de restauració i el que destaca sobre tot és que no hi ha ganes de treballar per posar remei a totes les mancances.

Molt a pesar nostre, doncs ja hem rodat 100 km i el sol ara cau amb força optem per anar pista amunt seguint el riu fins a "Les Cascades".

La pista és bastant sorrenca i no puja gaire. Arribem cansats i amb l'esperança de ser rebuts amb més entusiasme. Doncs, exactament igual. Millor dit, no del tot, ja que per l'habitació demanen cinc vegades més que l'anterior i les condicions les mateixes.

Com és evident, tornem enrere fins al "carrefour" per comprar una mica del poc que hi ha disponible. Aquesta nit toca el règim del presoner: pa i aigua.

És una llàstima, però també és la realitat d'aquest països. Les poques infraestructures que hi ha són objecte d'una mala gestió, doncs els responsables es creuen amb el dret de cobrar unes factures quan més oneroses millor i obliden que tenen el deure d'oferir un servei que justifiqui el preu. Ha d'haver un equilibri entre els drets i els deures. Així els va, doncs les instal·lacions es degraden i acaben resultant gens atractives pel turisme. Si alguna funciona està gestionada per europeus.

115,00 km	6 h 34 min	17,51 km/h
-----------	------------	------------

15 • Dimecres, 4 de gener de 2012

KHORIRA - CONAKRY

Tenim tot el dia per arribar a l'aeroport de Conakry. Vam quedar amb el taxista que ens guarda les caixes per les bicicletes a les deu del vespre. A mesura que ens acostem a Conakry va augmentant la intensitat de trànsit i la densitat de gent que hi ha als dos vorals de la carretera. És un aldarull que et va impregnant els sentits, amb els colors dels vestits, amb la pols que s'aixeca en els trams de carretera en obres i les olors de tota mena de deixalles que hi ha arreu. (2909)

La majoria de vehicles són pura ferralla, és un miracle que funcionin, però circulen amunt i avall. Les dones llueixen mil pentinats de filigranes diferents, en contrast, els homes duen el model únic i universal: rapat o en altre cas molt curt.

Les deixalles les conformen multitud de vehicles abandonats per accident o per avaria i qualsevol altre detritus que us pugueu arribar a imaginar que s'acumula a banda i banda de la carretera i que en arribar a les rodalies de l'aeroport formen una claveguera a cel obert amb una barreja de líquids, plàstic, llaunes i matèria orgànica.

No sé qui està més bocabadat, si nosaltres al veure i viure aquest espectacle o ells en veure uns blancs que recorren el seu país en bicicleta.

A la zona de l'aeroport hi arribem abans de migdia. Un comerciant de roba de vestir ens permet que deixem les bicicletes en un lloc relativament segur i l'equipatge dins la botiga. Tenim de marge fins les set de la tarda, que és l'hora de tancament de la botiga.

42,80 km	2 h 39 min	16,30 km/h
----------	------------	------------

(2898)

Intentem anar a fer un tomb pel "centre ville" de Conakry. Dic intentem per què el monumental embús que hi ha ens fa desistir. Després de fer un viatge en taxi col·lectiu fins al barri de Madina i la prolongació cap al centre, que avortem degut al caos circulatori. Tornem a l'entorn de l'aeroport. Un autèntic problema és el trobar un restaurant o símil per fer el darrer àpat. (2910)

Trobem gent pel carrer que ens recorda de quan vam arribar, fins i tot, un fa referència a les caixes de cartró que ens guarda un amic seu i el truca per fer-li saber que l'esperem. Ens arribem les caixes tal com estava pactat. El personal de l'aeroport ens fa preguntes i ens felicita pel viatge que hem dut a terme. Arriba l'hora de la facturació.

Primer pas: Tenim la incògnita sobre si pagarem pel transport de la bicicleta o no pagarem, i en cas de pagar, quant. Al mostrador hi ha una mica estira i afluixa, però passem sense pagar. Ens acabem

d'estalviar 150 euros per cap, és un bon regal dels Reis Mags d'Occident.

Segons pas: Abans de poder passar el control de passaport reclamen la nostra presència a la sala on hi ha l'escàner. Ens pregunten pel contingut de la caixa. Els expliquem que és la bicicleta amb la que hem fet una ruta per Guinea i fent tertúlia amb moltes expressions d'admiració per la gesta. Ens sortim ben parats.

Tercer pas: Durant el control més que exhaustiu de l'equipatge de cabina les dues voluminoses senyores ens intimiden exigeixen diners, bé francs guineans o bé euros. El registre és a fons, arriba fins a les butxaques i el mínim racó. Ens resistim i acabem sense deixar anar cap bitllet. Ens sortim ben parats.

Quart assalt: Mentre estem, ja tranquils i relaxats, a la sala d'embarcament ens apareix una de les noies que formava part del grup que ens ha permès passar les caixes cap a la cinta de transport sense cap cost addicional, per dir-nos que si no li donen 100 euros li explicarà el fet al seu superior i que serà pitjor. Establim una breu i intensa dialèctica i regateig que acaba amb 40 euros directament a la seva butxaca particular. Tota una petita fortuna per al nivell del país. Potser, encara ens sortim ben parats.

16 • Dijous, 5 de gener de 2012

CONAKRY - BCN

Embarquem a l'avió que ens durà a Casablanca, via Banjul (Gàmbia), amb el sentiment de no saber si hem d'estar contents per haver-nos estalviat la quota de la companyia o dolguts per haver cedit a l'extorsió de la supervisora. En qualsevol cas sempre podia haver esta pitjor, el saldo és positiu al nostre favor.

El vol fins a Banjul dura 55 minuts. L'escala una hora trenta i fins a Casablanca tenim tres hores de vol.

Amb l'albada del nou dia arribem a Casablanca. Ens queda una llarga estada per tornar a embarcar cap a Barcelona. Demanem i en concedeixen un tiquet pel dinar que ens correspon per fer una escala de tanta durada.

- AT 531 KRY-CMN 02.25 – 07.40

- AT 960 CMN-BCN 14.00 – 17.05

Vol puntual. Ens espera el Cisco Molins que ens durà a casa amb una furgoneta.

Resumint

Ja fa temps que sóc de l'opinió que la veritable aventura en aquests viatge està en els aeroports. Allà és on el poder establert fa ostentació la seva força emprant el mètode de la legalitat o el de l'extorsió.

Aquest viatge ha estat una demostració palpable a l'aplicar una norma interna de la companyia a l'anada i la intimidació a la tornada. Són mons diferents i actuen diferent.

Una vegada estàs sobre la bicicleta els problemes a resoldre són d'una altra mena, d'altra magnitud i per descomptat molt més flexibles i operatius a l'hora de trobar una solució o alternativa. Tan sols cal adaptar-se a les circumstàncies i anar preparat (sobretot mentalment) i disposar a adoptar alternatives. Si no hi ha allotjament, cal fer bivac. Si no hi ha restauració, cal menjar d'allò que portes a sobre. Si l'itinerari es complica, sempre hi haurà un transport que et durà al teu destí.

Un viatge a l'Àfrica negra és diferent i requereix afrontar-lo de manera diferent, sobretot adaptant-se al país i no demanar ni exigir allò que voldries trobar o tenir.

Seguint tota aquesta metodologia hem recorregut 1.030 km i uns 12.000 metres de desnivell acumulat.

Sobre les cròniques d'altres viatges:

www.tempsvila.net

www.cebadalona.org

ITACA

Quan surts per fer el viatge cap a Itaca

Has de pregar que el viatge sigui llarg

Ple d'aventures, ple coneixença...