

JUNIO 2023

ROAD of ADVENTURE

NUMERO 8



CONOZCA A LOS AUTORES

GARY WOOD



MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



OKIEMPLECZKA.PL



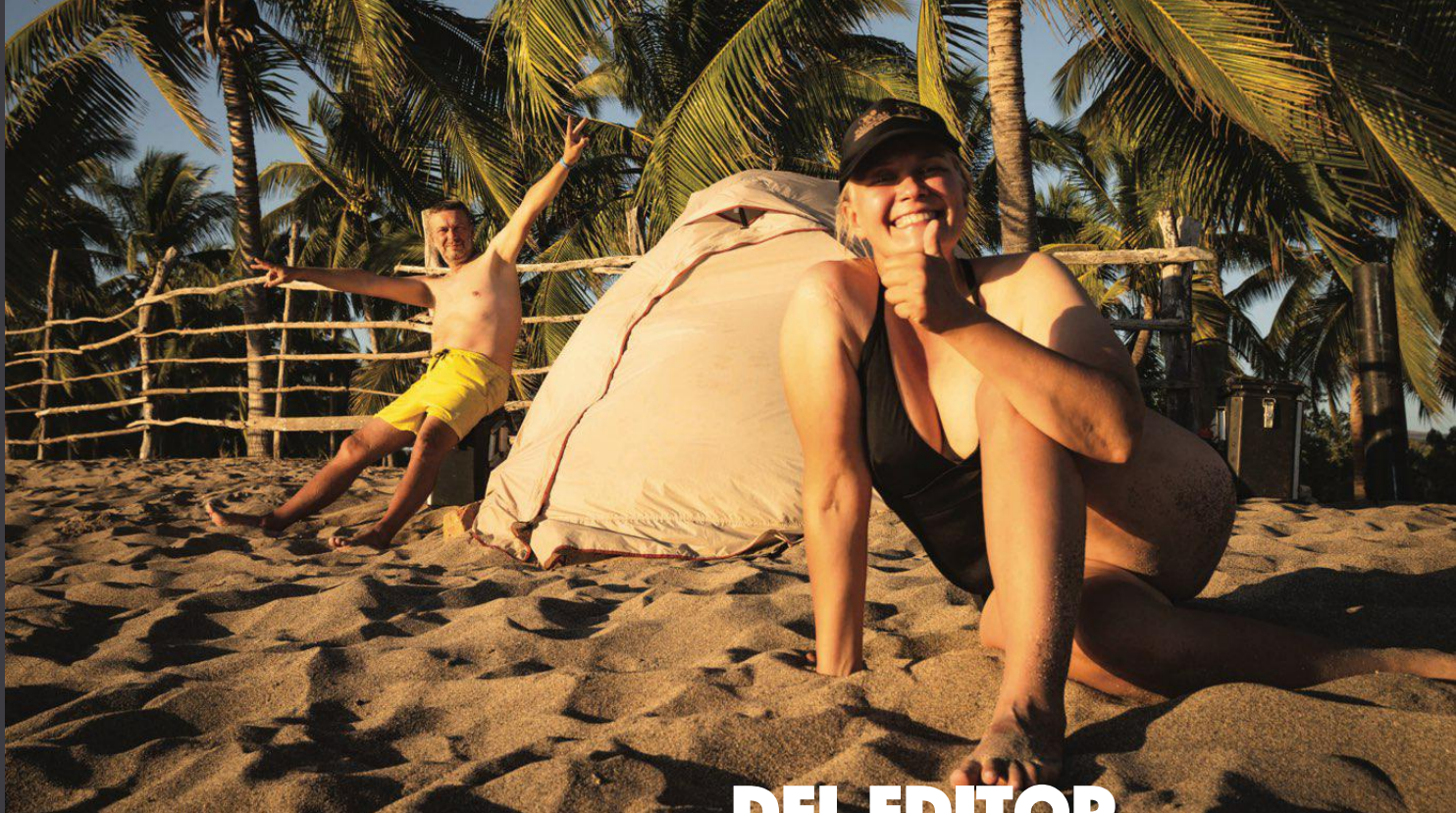
ONE MORE ADV



motopomocni.pl
Zatankowani pasja!

MOTOPOMOCNI

¿QUIERE UNIRSE A LOS AUTORES DE
ESTA REVISTA? ¡NADA MÁS FÁCIL!
ESCRIBENOS UN MENSAJE PRIVADO A
TRAVÉS NUESTRA FANPAGE EN FB O
ENVÍA UN CORREO ELECTRÓNICO A
ROA@ROADOFADV.COM.



DEL EDITOR

Hola.

La temporada de motos en Europa ya ha comenzado. Te presentamos el octavo número de nuestra revista. Como siempre, encontrarás descripciones de viajes en moto por diversos rincones del mundo. Esperamos que te sirvan de inspiración para planificar tus propios viajes. En esta entrevista, te presentamos a una mujer maravillosa, Marta "La Motera", que recorre el mundo en moto en solitario, contra viento y marea, y al mismo tiempo apoya a fundaciones que ayudan a pacientes a luchar contra la terrible enfermedad que es el cáncer. Cuando conduzcas, acuérdate de tu seguridad, pero también de ayudar a los demás en la carretera en caso de accidente. El tema de los primeros auxilios en viaje te lo describe en el Taller del Viajero una fundación polaca - Motopomocni, que también organiza cursos gratuitos en este ámbito. Por desgracia, de momento sólo operan en Polonia, pero quizá este artículo sea, para los motoristas de fuera de Polonia, una invitación a visitar este bello país y participar en uno de los cursos de Motorista Seguro y Socorrista.

¡Conducid con cuidado!

Karolina Kowalska

INVÍTENOS A UN CAFÉ



EDITORES:

Editor Jefe - Karolina Kowalska

Maquetación y diseño gráfico - Szymon Zobniów

EDITORIAL: Road of Adventure, Smáratún 28, 230 Keflavík, Iceland, PHONE: +354 6639467, EMAIL: roa@roadofadv.com, WWW: <https://www.roadofadv.com>

Todos los artículos, fotos y otros materiales publicados en la revista "Road of Adventure" están protegidos por derechos de autor. La reproducción, copia, reimpresión o cualquier otro uso de todo o parte del material aquí publicado requiere la autorización previa de los propietarios de los derechos de autor. ¿Desea obtenerla? Ponte en contacto con nosotros escribiendo a roa@roadofadv.com.
Foto de portada: Marta „La Motera”

PÁGINA 6

¿Qué hay de malo en... Marta “La Motera”?

EXCLUSIVA

Autor: Szymon Zobniów



PÁGINA 16

El camino a través de la Gran Barrera de Coral

AUSTRALIA

Autor: Gary Wood

PÁGINA 26

Marruecos en la nieve también es hermoso

MARRUECOS

Autor: Mała i Duży w Podróży



PÁGINA 38

Plan B

GRAN CANARIAS

Autor: OKIEMPLECACZKA.PL



PÁGINA 54

92 días en Irán

IRÁN

Autor: ONE MORE ADV



PÁGINA 82

Primeros auxilios en viaje

TALLER DEL VIAJERO

Autor: MotoPomocni

QUÉ HAY DE MALO EN... MARTA - „LA MOTERA”



Zdjęcia: Marta „La Motera”

Wywiad przeprowadził: Szymon Zobniów

PUDIMOS CONOCER A MARTA EN VERACRUZ, DURANTE SU VIAJE POR LAS AMÉRICAS. ESTA PERSONA TAN HUMILDE, SIEMPRE SONRIENTE Y LLENA DE OPTIMISMO NOS CAYÓ SIMPÁTICA DE INMEDIATO. TAMBIÉN NOS GUSTARÍA PRESENTÁRTELA A TI, YA QUE SE HA CONVERTIDO EN UNA INSPIRACIÓN PARA MUCHOS MOTOCICLISTAS.



¿Cuáles fueron sus comienzos? ¿Cómo empezó tu aventura con las motos? ¿Tu primera moto?

En mi casa éramos 8 hermanos, no teníamos coche y siempre nos desplazábamos en transporte público, pero alguien le regaló a mi hermano mayor una vespa 160 y todos según cumplíamos los 18 años íbamos sacándonos el carnet de conducir y utilizando la moto.

A mi me enamoro, era algo mágico un aparato al que te subías y me llevaba desde la puerta de mi casa a la puerta de donde fuera.

A partir de ese momento nunca me bajé de la moto.

Yo siempre utilizaba la moto para desplazarme por la ciudad y alguna vez, muy pocas, para hacer pequeñas excursiones cerca de Madrid, nunca había hecho un gran viaje.

¿Cómo decidiste viajar?

Yo soy empresaria, una mujer siempre muy ocupada y sin tiempo, pero llegaron unos años muy difíciles: La crisis económica, un divorcio, un cáncer y finalmente mis socios decidieron

cerrar las empresas.

De pronto me encontré con tiempo y dinero y me pareció que necesitaba un respiro y que mejor que hacer un pequeño viaje en moto, algo que nunca había podido hacer. Empecé a planificar un viaje por Italia que terminó siendo una vuelta al mundo.

¿con qué moto viajas ahora?

He viajado con una Royal Enfield Himalayan una moto india de 411cc.

Una moto con una mecánica sencilla y robusta.

¿Preparabas tú mismo la moto para tus viajes? ¿Has cambiado algo de tu moto después de recorrer tantos kilómetros? ¿En la forma de hacer la maleta? ¿En tu forma de llevar determinados objetos?

He cambiado poco. Conseguí en Ecuador que me hicieran una pata más ancha en la base para que fuera más estable, se me caía mucho la moto.

Compré una bolsa de depósito que me permitía llevar a mano las cosas que necesitaba usar

más habitualmente.

Aprendí a hacer las maletas siempre en el mismo orden para encontrar fácilmente cualquier cosa que necesitara. Al principio del viaje me pasaba mucho tiempo buscando las cosas y perdiendo cosas.

No hice más cambios

Usted mismo ha luchado contra el cáncer y ahora, a través de sus viajes, apoya fundaciones que ayudan a luchar contra otros enfermos. ¿Puede decirnos algo más al respecto? ¿De qué fundaciones se trata? ¿Cómo las ayuda?

Sí, en 2012 me diagnosticaron un Cáncer de mama que me hizo parar mi actividad durante

casi un año.

Durante mi viaje recaudé fondos para Cris Contra el Cáncer una Fundación que financia proyectos de investigación en nuevas terapias contra el cáncer de la que yo soy socia.

Abrí en mi página web un espacio para poder donar, yo iba hablando en mis redes sociales y en las entrevistas que me hacían de la finalidad del viaje y animaba a la gente a donar compartiendo el enlace a través del cual podían donar.

Creo que no es tanto lo que puedas recaudar sino la visibilidad que das a una organización que muchas gente no conoce y contar todo lo que hacen, conseguir que haya gente que se haga socia, etc.









Has viajado sola en moto a muchos países considerados peligrosos por los demás. ¿Recuerda algún momento de sus viajes en el que se haya sentido amenazado? ¿O se trata sólo de una opinión coloquial sobre estos lugares, que en realidad no son tan peligrosos como se perciben?

He atravesado países considerados muy peligrosos o enemigos de occidente y me he

dado cuenta que es manipulación informativa.

No he pasado miedo en ningún sitio, en todas partes he encontrado gente amable y amigable dispuesta a charlar y a ayudarte en lo que pueden.

Hay muchas más cosas que nos unen a los seres humanos de cualquier parte del mundo que las que nos separan.









Los viajes lejanos probablemente también signifiquen hacer grandes amistades con la gente o las comunidades locales. Probablemente siga en contacto con muchos de ellos. Si tuviera que elegir un lugar donde la gente haya sido más amable con usted, ¿cuál sería?

Creo que en la India ha sido el país que más se ha volcado conmigo. Siendo el país más duro que recorrí al mismo tiempo es donde hice la amistad más duradera del viaje.

La amabilidad de Irán, de Turquía,... el idioma en todo Latinoamérica que te permite acercarte más a la gente.

Pero realmente en todas partes me he encontrado con gente maravillosa que recuerdo con mucho cariño.

¿Tiene algún consejo para otros motoristas que quieran seguir sus pasos?

Sí su pasión es la moto que se sienten a pensar en los pros y los contras del viaje, verán que hay muchas más cosas buenas que malas y que pongan una fecha de salida.

No se van a arrepentir, les va a cambiar la vida.

Muchas gracias por la entrevista

Puede encontrar más información sobre Marta y sus viajes en sus redes sociales y su sitio web.





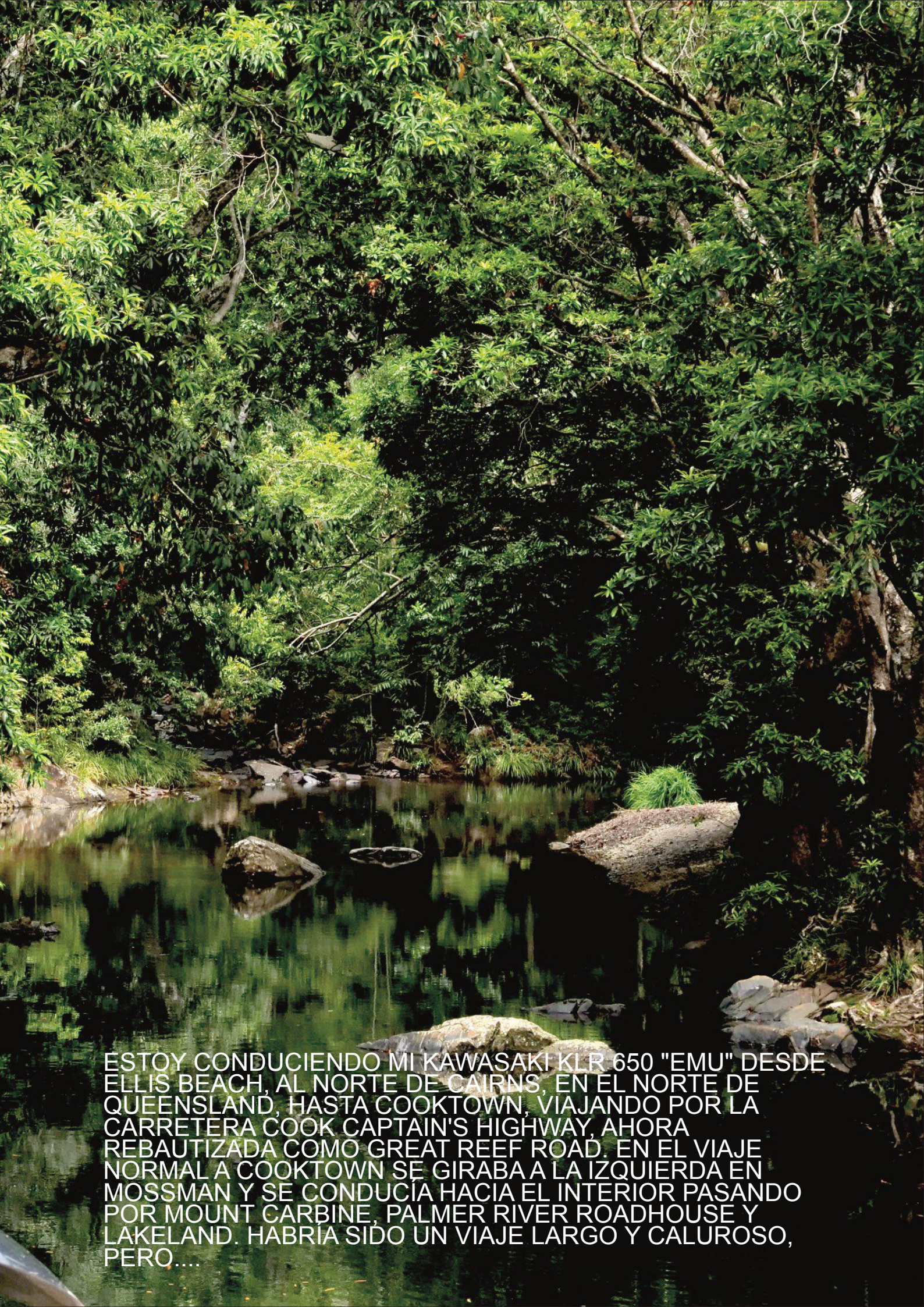
AUSTRALIA

GRAN BARRERA DE CORAL

EL CAMINO A TRAVÉS DE LA GRAN BARRERA DE CORAL PARTE 1

Texto y fotos: GARY WOOD





ESTOY CONDUCIENDO MI KAWASAKI KLR 650 "EMU" DESDE ELLIS BEACH, AL NORTE DE CAIRNS, EN EL NORTE DE QUEENSLAND, HASTA COOKTOWN, VIAJANDO POR LA CARRETERA COOK CAPTAIN'S HIGHWAY, AHORA REBAUTIZADA COMO GREAT REEF ROAD. EN EL VIAJE NORMAL A COOKTOWN SE GIRABA A LA IZQUIERDA EN MOSSMAN Y SE CONDUCE HACIA EL INTERIOR PASANDO POR MOUNT CARBINE, PALMER RIVER ROADHOUSE Y LAKELAND. HABRÍA SIDO UN VIAJE LARGO Y CALUROSO, PERO.....



AUSTRALIA

GRAN BARRERA DE CORAL

Pero conduzco por la selva tropical de Daintree, considerada una de las más antiguas del mundo. Mi viaje no es largo, pero recorre algunos de los paisajes tropicales más interesantes de Australia. Para disfrutar al máximo de este paisaje, puede dedicar cuatro días a conducir y detenerse en diversos lugares interesantes que le contarán todo sobre esta zona declarada Patrimonio de la Humanidad. Ya he estado aquí varias veces, así que recorreré esta ruta en dos días, alojándome en el famoso hotel Lion's Den, conduciendo hasta Cooktown y volviendo a Atherton, en las colinas de las afueras de Cairns.

En este viaje navego por el río Daintree, infestado de cocodrilos, atravieso cruces de arroyos, esquivo los ataques de peligrosos casuaris y recorro caminos de tierra increíblemente empinados en los que me falla el freno trasero por sobrecalentamiento. Me adentro en la selva, paso por una montaña mística y termino esta parte de mi aventura sentado en una colina con vistas a una pequeña ensenada del río, el mismo lugar donde el teniente James Cook, de la Marina

Real Británica, fue el primer hombre blanco que se sentó aquí en 1770.

Si no está familiarizado con el personaje del capitán James Cook y la historia de Cook's Town, probablemente no entenderá por qué este tramo de carretera es tan significativo. En ese caso, lea unas palabras de explicación para proporcionar algo de contexto a mi historia. En mayo de 1770, el barco del teniente James Cook, de la Marina Real Británica, y del capitán Bark Endeavour encalló en un arrecife de coral. Estaba demasiado lejos para nadar y sólo había dos balleneras cerca, insuficientes para rescatar a toda la tripulación. Estaba a sólo 14 kilómetros de la costa del norte de Queensland. Muy cerca de donde yo viajaría en los próximos días.

Lo que hicieron Cook y su tripulación fue milagroso. Cook se quitó la chaqueta de oficial, se arremangó y empezó a bombear agua a mano. Este acto demostró a la tripulación que todos estaban juntos en esto. Mostró la esencia del liderazgo, que debería estar en todos los manuales de gestión. Cook, Banks e incluso Solander manejaron las bombas y, junto con el resto de la tripulación,

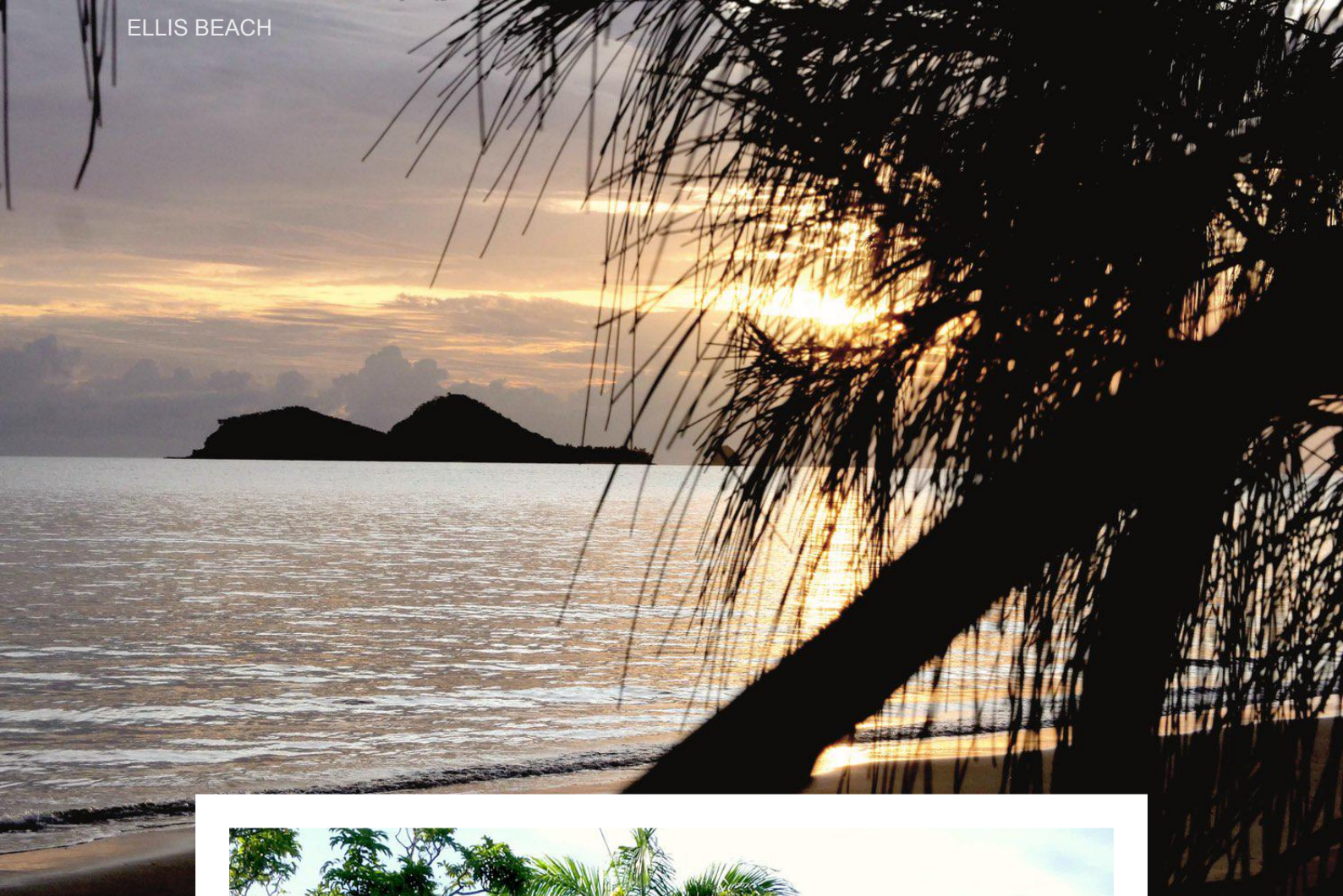
consiguieron mantener el barco a flote trabajando sin descanso, alejando el barco del arrecife y utilizando la vela para cubrir temporalmente un enorme agujero en el costado del barco. Luego navegaron con el barco herido a través del arrecife de coral, aún inexplorado, y lo amarraron a la ensenada del río más cercano. Pasaron las 12 semanas siguientes reparando el barco mientras Cook exploraba la zona en busca de un paso seguro a través del arrecife. A continuación navegó por algunos de los sistemas de arrecifes más traicioneros del planeta antes de zarpar hacia Batavia para ser reparado y, más tarde, hacia Inglaterra. Como suele decirse, el resto es historia.

Mi aventura comienza en la ciudad nortea de Cairns, anoche busqué un camping, desgraciadamente el único lugar que encontré era una trampa para turistas demasiado cara, así que continué hacia las playas del norte de Cairns. Incluso los pequeños campings al norte de Cairns no eran adecuados para motociclistas solitarios. Me hablaron de un sitio que se adaptaría mejor a mis necesidades más al norte.

El sol se estaba poniendo y



PUESTA DE SOL EN ELLIS BEACH



ESTATUA DE COOK

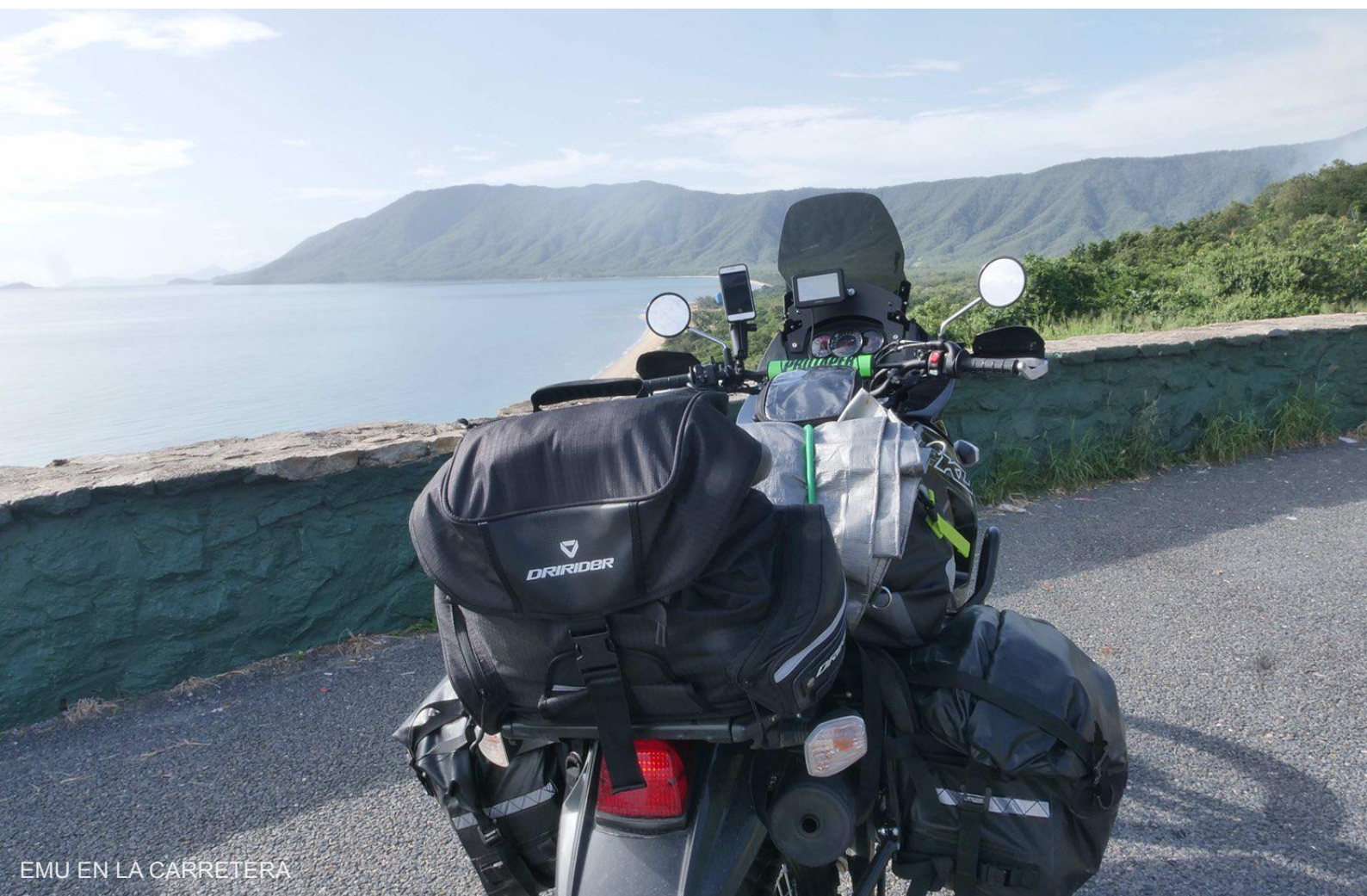


AUSTRALIA

GRAN BARRERA DE CORAL



CABAÑAS EN ELLIS BEACH



EMU EN LA CARRETERA



estaba pensando en acampar en la playa cuando pasé por una pequeña colina y vi una señal que indicaba un camping. Estaba situado a la derecha de la carretera y, si no hubiera sabido de su existencia, habría pasado de largo. Ellis Beach Caravan Park es un sitio maravilloso que atiende a todos los viajeros.

Los propietarios de este parque son amables y acogedores con cualquiera que quiera acampar. El camping tiene cabañas con vistas a una hilera de

palmeras que dan a la increíble playa de Ellis. Este es un camping ideal para motociclistas, no solo amistoso y acogedor, sino también con una playa espectacular. Hay un pub con cerveza fría y comida caliente a pocos minutos a pie del parque y la playa. Después de hacer fotos de la increíble puesta de sol carmesí, la arena naranja dorada y las tranquilas aguas azules de la laguna de la Gran Barrera de Coral, llegó el momento de tomar unas cervezas, cenar y volver a mi campamento para prepararme para los dos días

siguientes.

Me levanté temprano y salí del campamento cuando el sol se alzaba sobre el horizonte. Fue otro de esos amaneceres espectaculares que se esperan en esta parte del mundo en esta época del año. Estoy viajando fuera de temporada, que en el norte tropical de Queensland es verano. Hace calor y hay humedad, pero la combinación de la brisa marina y el viento que entra a través de mi chaqueta de malla es suficiente para que resulte cómodo.

Normalmente no saldría del campamento tan temprano, ya que es el momento en que los canguros regresan a algunos árboles sombríos donde descansan durante el día, pero no hay muchos pastizales en el lado de la playa, así que estoy seguro de que no habrá ningún animal por aquí.

Debajo de mí y a mi derecha se extienden las aguas turquesas del Mar del Coral, y justo mar adentro se encuentra la mayor estructura viva de la Tierra: la Gran Barrera de Coral. Me muevo de un lado a otro al tomar una curva cerrada, la carretera sube y luego desciende. Es un viaje estimulante por una de las carreteras más pintorescas de Australia.

Mi primera parada es un mirador encaramado en una empinada colina que mira





AUSTRALIA

GRAN BARRERA DE CORAL



PLAYA DE CUATRO MILLAS

PLAYA DE PORT DOUGLAS





hacia el sur sobre la carretera que acabo de recorrer. A unos 150 metros de altura, ofrece unas vistas espectaculares de la serpenteante carretera que bordea estas dos zonas declaradas Patrimonio de la Humanidad.

Este estrecho tramo de carretera discurre entre Cairns y Mossman, bordeando el Parque Nacional de los Trópicos Húmedos. A mi izquierda está el imponente acantilado que se adentra en la zona del Patrimonio Mundial de los Trópicos Húmedos del Norte, y a mi derecha las cálidas aguas del mar del Coral y el comienzo de la parte norte de la Gran Barrera de Coral.

Una vez de vuelta en el Emu, la carretera es más sinuosa y llena de baches, descendiendo y continuo mi viaje a través de un laberinto de pequeñas playas, cada una potencialmente un paraíso tropical digno de una postal.

No tardé en llegar a la ciudad turística de Port Douglas. Port Douglas se convirtió en el centro del comercio septentrional a finales del siglo XIX como punto de partida para los mineros que iban a la fiebre del oro del río Palmer y para las empresas

que enviaban suministros al interior para agricultores y ganaderos. Hacia 1900, su utilidad fue desapareciendo poco a poco, ya que la línea de ferrocarril a Cooktown vía Kuranda circunvalaba la zona y eliminaba la necesidad de un puerto en el norte de Queensland. Hubo un resurgimiento en la década de 1980, cuando varios empresarios establecieron complejos turísticos. Pronto se convirtió en el brillante centro turístico que es hoy. Parece el lugar más improbable para un complejo turístico, pero parece que funciona de verdad. Entre sus ventajas están el ambiente relajado de la ciudad, numerosos complejos turísticos de cinco estrellas, una cervecería boutique, una playa de seis kilómetros de largo, muchos cafés, bares de cócteles y restaurantes. Y, por supuesto, empresas que organizan viajes de buceo.

Me detengo a hacer algunas fotos de la famosa playa de seis kilómetros y luego atravieso la ciudad hasta el puerto principal. Hay todo tipo de pensiones y tiendas. Algunos son restaurantes de moda, mientras que otros son sólo pubs con cervecerías al aire libre para los fiesteros. Buscaba un parque donde parar a tomar un café y acabé en una antigua iglesia, que

está junto a un cobertizo portuario igualmente antiguo, ahora convertido en restaurante. Hay tanta historia aquí que podría haberme pasado días preguntándome, pero después de un café matutino hice las maletas y me dirigí al norte, a Mossman y Daintree.

Al girar de nuevo a la derecha por la autopista, no tardé en llegar a Mossman, una ciudad famosa por el Parque Nacional de Mossman Gorge, situado allí. Está gestionado por el consejo aborigen local y cuenta con un increíble centro de visitantes. Si dispone de tiempo, Mossman Gorge es una visita obligada. El hermoso río Mossman se precipita en cascada a través del bosque tropical, chocando contra enormes rocas de granito y derramándose a lo ancho para crear las zonas de baño más pintorescas y refrescantes.

Como he mencionado antes, se pueden pasar semanas explorando la belleza natural y la historia de la zona. Mossman es también el lugar donde la carretera se bifurca: un tramo serpentea por la Gran Cordillera Divisoria hasta el monte Molloy y la autopista Mulligan hasta Cooktown, y el otro lleva hasta el río Daintree.



AUSTRALIA

GRAN BARRERA DE CORAL

ALMACÉN EN PORT DOUGLAS



Continúo por una ruta que serpentea entre tierras de labranza, algunas de caña de azúcar, pero sobre todo pastos utilizados para el pastoreo del ganado. A lo largo de la carretera hay gasolineras y piscifactorías, así como muchas empresas turísticas que ofrecen excursiones para ver cocodrilos, en el río Daintree. Si se quiere explorar esta zona única y ver cocodrilos enormes, recomiendo invertir tiempo y dinero en una de estas excursiones.

El motor monocilíndrico de mi KLR 650 tiene un característico sonido profundo, crudo y gutural. Me siento en la Emu y disfruto de la conducción por esta parte agrícola del mundo mientras su sonido reverbera en las laderas que ahora se cierran sobre la carretera.

Parecen sólo unos minutos desde que salí de Mossman, pero ha pasado casi media hora y llego a la señal del ferry de Daintree. Puedes seguir hasta Daintree Village, que es una pequeña y bonita comunidad pero que no tiene nada que ver con el bosque tropical de Daintree. Si lo que quieres es una auténtica experiencia en moto de cross, puedes seguir la pista Creb Track que asciende por la

Gran Cordillera Divisoria, se trata de una empinada pista de arcilla embarrada que parte de un profundo cruce fluvial del curso superior del río Daintree.

Merece la pena llevar un dron antes de cruzar el río, por si hay algún cocodrilo en el cruce (es más fácil ver cocodrilos en agua dulce desde el aire). Por desgracia, el Creb Track no es ideal para motos pesadas, así que me contenté con recorrer el Bloomfield Track. Ambos senderos terminan en el Lion's Den Hotel, por eso es un destino tan popular entre los motoristas.

GARY WOOD

Gary es profesor, aventurero y escritor de viajes. Es el creador y autor del popular blog de viajes de aventura Digital Swaggie. Vive en el norte de Queensland (Australia) y recorre regularmente los rincones más remotos de Australia en su Kawasaki KLR 650 'Emu'.





DE CAMINO A DAINTREE



COCODRILO DE DAINTREE



ÁFRICA

MARRUECOS

MAROKO EN LA NIEVE TAMBIÉN ES BONITO

Texto y fotos: MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



TRAS UNO DE NUESTROS ÚLTIMOS VIAJES DEL AÑO PASADO, EMPEZAMOS A HACER PLANES PARA LA YA TRADICIONAL ESCAPADA INVERNAL. BARAJAMOS CORCEGA, ESPAÑA Y MARRUECOS, POR EL QUE FINALMENTE NOS DECIDIMOS. QUERIAMOS ALQUILAR MOTOS EN AGADIR, PERO FUE BASTANTE DIFÍCIL. SOLO DOS EMPRESAS DE ALQUILER RESPONDIERON A MIS CONSULTAS Y LOS PRECIOS EMPEZABAN EN 100 DOLARES AL DÍA. UN RÁPIDO CÁLCULO HIZO QUE NOS DECANTÁRAMOS POR UN COCHE. EL PRECIO DEL ALQUILER NOS PERMITÍA UTILIZARLO DURANTE TODA UNA SEMANA. AL CABO DE UNOS DÍAS, RESULTÓ QUE ERA LA MEJOR OPCIÓN QUE SE NOS OCURRÍA. LAS PREVISIONES NO ERAN OPTIMISTAS, PERO MARRUECOS ES ÁFRICA Y ALLÍ NO PUEDE HACER DEMASIADO FRÍO (ESO PENSÁBAMOS ENTONCES).



ÁFRICA

MARRUECOS

A la llegada a Agadir, un representante de alquiler nos estaba esperando a la salida del aeropuerto. Hicimos todos los trámites rápidamente sobre el capó del coche y nos dirigimos al hotel. El restaurante del hotel ya estaba cerrado, así que la cena fue una comida comprada en un mercado cercano, amablemente preparada por el personal.

Comenzamos el primer día del recorrido con el parque de cocodrilos "Crocoparc", hogar de más de 300 cocodrilos del Nilo. Se pueden ver más de 300 especies de árboles y cactus exóticos en 5 jardines temáticos. Debido al clima invernal, no pudimos ver la alimentación de los reptiles. Tendrán su próxima comida dentro de unos cuatro meses....

Subimos al coche y nos dirigimos a la playa de Legzira, que ocupa el puesto 29 en una lista de las 40 playas más bonitas del mundo. Tras registrarnos en el albergue, pedimos la cena y salimos a dar un paseo. La playa es famosa por su formación rocosa que recuerda a un elefante

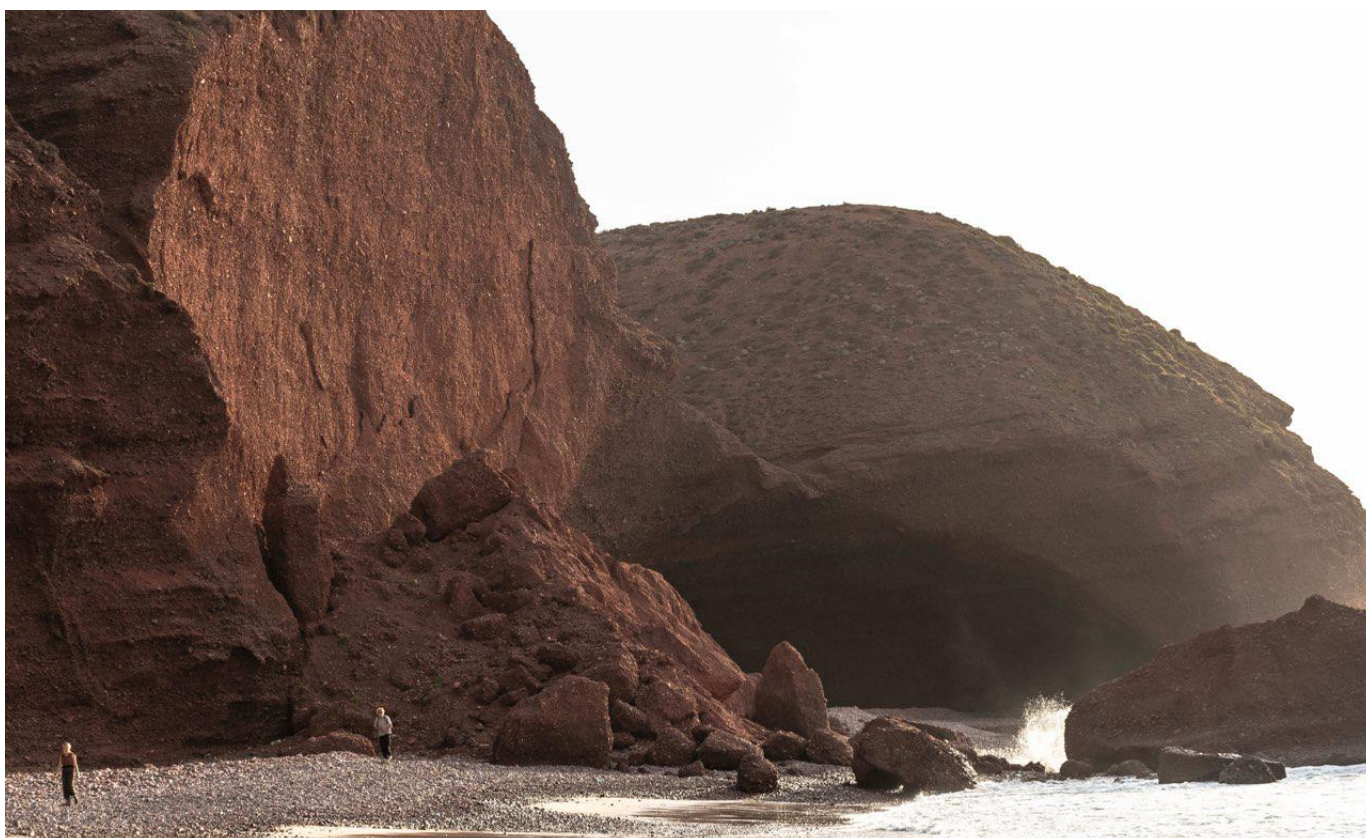


sumergiendo la trompa en el océano. Por desgracia, la trompa se cayó hace unos años, lo que no resta encanto al lugar. La larga y ancha playa escondida entre las rocas rojas es un lugar especialmente apreciado por los surfistas.

Para cenar nos sirvieron pescado fresco a la parrilla y con agua mineral brindamos para celebrar mi cumpleaños, que casualmente caía ese día.

Tras desayunar, nos dirigimos hacia el Anti-Atlas para pasar la noche en el pueblo de

Oumesnat. Cerca de Tafratou nos desviamos de la carretera principal para ver las rocas de colores. Un artista belga (cuyo nombre no recuerdo) pintó las rocas de rojo y azul en medio de... nada. Por carreteras estrechas y sinuosas llegamos al hotel. Todavía queda algo de tiempo antes de que anochezca, así que visitamos una casa reconstruida del siglo XII que nos enseña una anciana bereber. No hablamos francés, pero la señora nos habla tan bien con sus expresiones faciales y sus movimientos corporales que



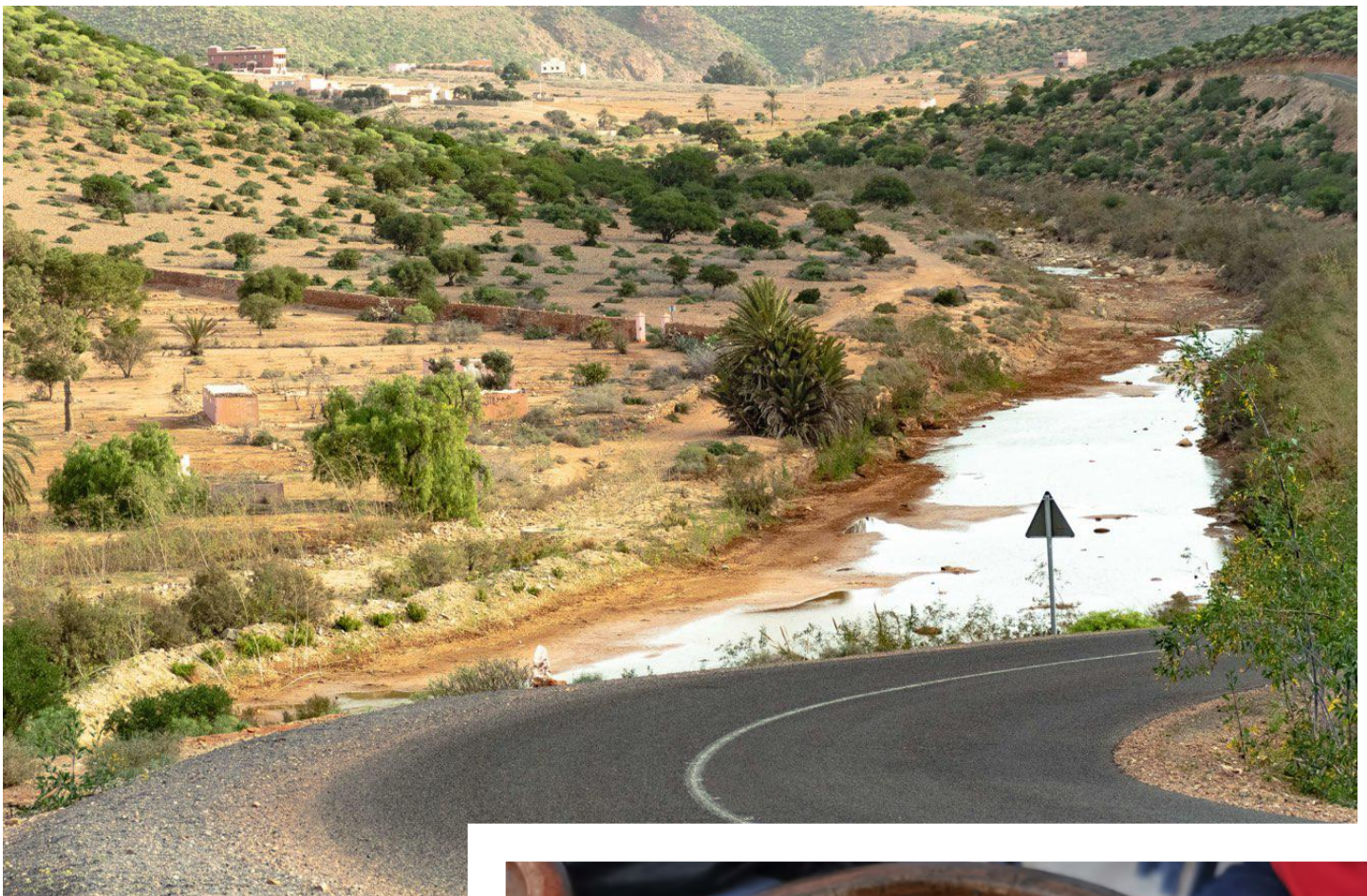




ÁFRICA

MARRUECOS





no tenemos ningún problema para entender su historia.

Esta época del año en Marruecos es muy propicia para los dormilones que quieren ver el amanecer y no les gusta madrugar. Cuando vamos a desayunar a las 7:30 todavía es de noche. Hacemos las maletas y salimos a la carretera, que es una delgada línea en el mapa y nuestro GPS quiere evitar. Las carreteras principales las conocemos, queremos explorar las menos frecuentadas. De repente entramos en un valle verde con altas palmeras y pequeños campos de un verde exuberante. El valle se llama Tislit n'Ait Douchchene y de aquí procede una parte importante de las frutas y verduras que se producen en Marruecos.

Llegaremos por la tarde a Foum Zgiud, un pequeño pueblo con antiguos edificios bereberes y un riad donde pasaremos la noche. El riad es una casa típica marroquí con un patio interior. Es como una habitación al aire libre con



muchos cojines, asientos bajos y mesas, desde donde se accede a las habitaciones de los huéspedes. La omnipresente arcilla mezclada con hierba cortada y agua son los elementos básicos de construcción de las casas bereberes. La nuestra se construyó con los mismos materiales. El cristal roto de la ventana se sustituyó por un trozo de papel de aluminio. La cena preparada por nuestro

anfitrión Ahmed consistió en una deliciosa sopa de guisantes, un excelente y humeante tajin y un plato de fruta fresca. Un tajín es un recipiente popular, normalmente de barro con tapa en forma de cono alto, en el que se preparan diversos platos.

La noche que pasamos en el riad nos depara algunas sorpresas que repercutirán en



ÁFRICA

MARRUECOS



el viaje que nos espera. Las previsiones meteorológicas empiezan a confirmarse: la pequeña lluvia que ha aparecido de la nada no es preocupante por ahora. Esperamos que cese por la mañana. Ahmed, mirando al cielo, dice que la última vez que llovió fue hace siete años. Me siento como un cazador de lluvia. En Rajasthan, cuando dormíamos en el desierto, también empezó a llover por primera vez en muchos meses. Aquí pasa lo mismo... La lluvia no cesa y la arcilla de la carretera que rodea la granja se convierte en un lodo sobre el que resbalan las ruedas del coche cuando salimos a la carretera. Nos encontramos con dos ingleses que, en motos Royal Enfield, han llegado aquí desde Manchester. Se alojaron en el riad y al día siguiente colgaron fotos en su perfil de fb de trozos del muro desprendidos, que no habían resistido el embate del agua.

Nos dirigimos hacia Wazarzat (Ouarzazate), ciudad donde se encuentran conocidos estudios cinematográficos. El clima marroquí, la ubicación y la mano de obra barata hacen que rodar aquí sea más barato y que las localizaciones puedan adaptarse fácilmente a las



necesidades de la producción. Visitamos el estudio Atlas. "Gladiator", "Astérix y Obélix", "Juego de Tronos", "El Reino de los Cielos", "James Bond. Licencia para matar" son sólo algunos de los muchos títulos conocidos producidos aquí.

Tras el almuerzo, nos dirigiremos al centro para visitar la Kasbah Taourirt, el complejo donde vivía el pachá, un alto dignatario del poder real. El castillo, construido en el siglo XVII con arcilla local, ha llegado hasta nuestros días. Estaba en la

ruta de las caravanas que transportaban especias, oro y otras mercancías. El edificio es enorme y sus numerosas cámaras crean un auténtico laberinto. En 1956, cuando Marruecos recuperó su independencia, la institución del forraje fue abolida por el rey. Ahora la kasbah está abierta a los turistas. Cae una fina lluvia durante todo el día y emprendemos el camino de regreso a Agadir.

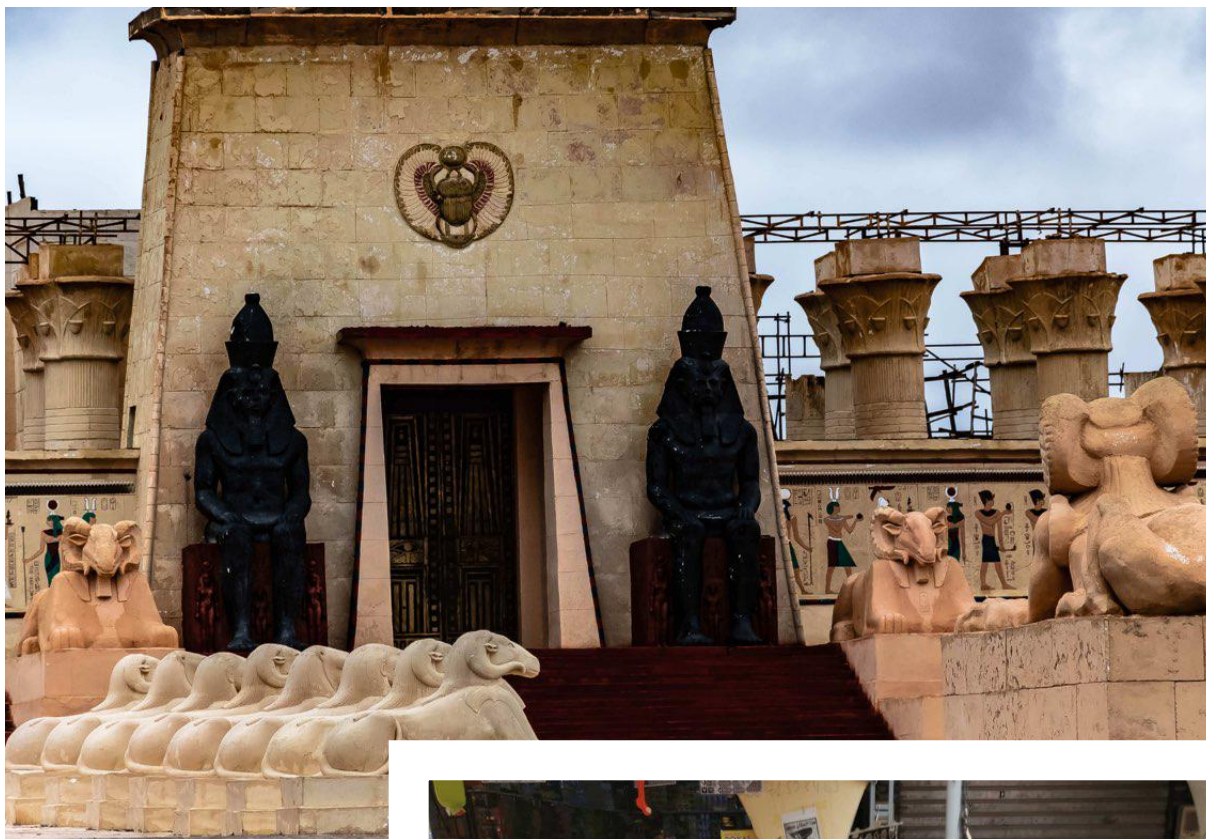
Los ríos secos que pasamos antes empiezan a cobrar vida. Por ahora son delgados





ÁFRICA

MARRUECOS



arroyos que serpentean entre las rocas rojas. Nos adentramos en el Alto Atlas. La fina lluvia se convierte en nieve. Para nosotros es una gran sorpresa. Recorremos la carretera que une Marrakech y Wazarzat. Nos detenemos a 2.260 metros de altitud en el paso de Tizi n-Tichka, donde ya hay 20 cm de nieve. Nos calentamos en un bar local con té dulce marroquí y continuamos nuestro viaje. Tras unos kilómetros de descenso, el paisaje cambia por completo. El sol, que no hemos visto en dos días, sale de detrás de las nubes, los campos de cultivo reverdecen y los comerciantes del pueblo por el que pasamos esperan clientes.

Tomamos la antigua carretera R203 hasta el pequeño pueblo de Talat, donde pernoctamos en otro riad. La carretera sigue el cauce del río, que cada vez se llena más de agua. Por la mañana conducimos unos cientos de metros y nos detenemos ante una señal de STOP y una barricada colocada en la carretera. Uno de los soldados que vigilan dice que "temporalmente" la carretera



está cerrada, pero que en unos minutos podremos circular por ella. En un café de carretera esperamos a que abran. Unos minutos se convierten en más de dos horas y, como no queremos esperar más, volvemos por donde vinimos ayer. La lluvia la ha convertido en un absoluto lodazal. Encima, la brigada de reparaciones está intentando arreglar cualquier cosa. Después de unas horas de viaje nos acercamos a Agadir y la temperatura sube

de un par de grados por la mañana a casi 20. Por fin podemos sentir el calor del sol marroquí. Más vale tarde que nunca. Nuestro itinerario turístico de hoy incluye el zoco, una enorme plaza de mercado donde se puede comprar literalmente de todo. Nos conformamos con dátiles secos y sabrosas fresas. Seguimos hasta la playa principal de Agadir, ancha y arenosa. Esta ciudad es el equivalente de nuestra Sopot, donde la vida playera y de





ÁFRICA

MARRUECOS

ocio florece en la temporada estival. Ahora, en la playa casi vacía, estamos nosotros, dos perseguidores de camellos que quieren convencernos para dar un paseo y el dueño de un perro con su mascota.

Planeamos pasar la última noche en el hotel que visitamos al llegar. Por la mañana, en plena oscuridad, devolvemos el coche a la empresa de alquiler y entramos en el aeropuerto para terminar nuestra aventura marroquí.

La lluvia que nos acompañaba desde hacía unos días

empeoró. Los ríos se desbordaron, haciendo imposible el paso en muchos lugares. En las montañas había caído tanta nieve que los pueblos aislados tuvieron que ser rescatados por soldados, que transportaron alimentos y otros artículos de primera necesidad en helicópteros militares. La ruta, que no pudimos tomar por el bloqueo, siguió cerrada varios días mientras los servicios retiraban la nieve y las piedras que la bloqueaban. Al parecer, se trataba de una anomalía meteorológica que nos pilló por casualidad. Dos semanas después, Marruecos invitaba

con un tiempo verdaderamente africano.

MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY

Mała i Duży w Podróży: desde hace varios años disfrutan juntos de cada día que pasan en moto. Sufren constantemente de "notrifobia" - el miedo a ese momento en el que no tienen planeado otro viaje. Trabajan juntos: él idea la dirección del viaje y planifica las rutas, ella se ocupa de los visados y el alojamiento. Para ellos, la ruta es menos importante que la gente que van a conocer en ella. Su lema es "No aplazamos los sueños, aplazamos el dinero para los sueños".







EUROPA

ISLAS CANARIAS

PLAN B

SI QUIERES HACER REÍR A DIOS, CUÉNTALE TUS PLANES DE FUTURO.

HABÍA UN PLAN PARA GIBRALTAR Y ESPAÑA CON PORTUGAL, PERO 5 DÍAS ANTES DEL VIAJE LA AVERÍA DE LA CAJA DE CAMBIOS DE NUESTRO "TIGRE" HACE IMPOSIBLE EL VIAJE. ADEMÁS, EN DOS DÍAS ESTOY ABARCANDO EL ALQUILER DE MOTOS EN VARIAS ISLAS EUROPEAS. PARA ELLO COTEJO VUELOS, HOTELES Y FINALMENTE LA ELECCIÓN RECAE EN UNA SEMANA EN UNA DE LAS ISLAS CANARIAS.

Texto y fotos: OKIEMPLECACZKA.PL





EUROPA

ISLAS CANARIAS



DUNAS DE MASPALOMAS



A LO LEJOS, EL OCÉANO



PUERTO DE MOGÁN

Y así, el 30 de agosto aterrizamos en la soleada Gran Canaria. Estamos estacionados en el sur, en Playa del Inglés. Pasamos nuestra primera tarde en las Dunas de Maspalomas, una de las maravillas de las Islas Canarias. La enorme zona de dunas, donde uno se siente como en el Sahara, es un lugar muy agraciado tanto para fotos frescas como para paseos románticos al atardecer.

Imagínese que estadísticamente en Gran Canaria hay 31 días de sol en agosto, sólo a partir de octubre aparecen días de lluvia aislados.... Hmmm no del todo: el último día de agosto el tiempo no fue el mejor - totalmente nublado y

lloviendo a cántaros. Después del desayuno, con el equipo completo (habíamos traído nuestra ropa, botas y cascos de moto de Polonia), nos dirigimos a la oficina de alquiler donde nos esperaba una Honda NC750X, reservada para 6 días, completa con baúl trasero (como apoyo para la espalda para mí, el mochilero). ¿Qué nos convenció para reservar esta máquina y no una GS más grande o una africana? En primer lugar, un corcel familiar: llevamos más de tres años conduciendo la NC; el precio: con un alquiler de seis días son unos cientos de euros menos; el bajo consumo de combustible: unos 4 litros a los cien; pero también el ingenioso compartimento para guardar un casco en el lugar donde

normalmente se encuentra el depósito de combustible.

Y así, bajo la lluvia, recorrimos lentamente los primeros kilómetros. El plan para hoy: una excursión por la isla. La primera parada es el pintoresco pueblo de Puerto de Mogán, en la costa suroeste. Este pueblo ha sido apodado la "Venecia de las Islas Canarias" por los canales que conectan la marina con el puerto pesquero. Aparcamos en el puerto y nos vamos a tomar un café bajo una lluvia torrencial. La previsión meteorológica no es alentadora, en los mapas la parte oriental de la isla parece más seca, así que cambiamos el plan y nos dirigimos en esa dirección (otro "plan B"). Desgraciadamente, "internet"



ALQUILER: MUCHAS MOTOS PARA ELEGIR



EUROPA ISLAS CANARIAS

mente: aquí también llueve. Así que la siguiente parada, esta vez en el este de la isla, es El Bufadero - una piscina natural de lava - se podría decir que es una especie de pozo hecho de rocas de lava costeras, y también un pequeño géiser. No nos impresiona, quizá porque llueve todo el tiempo. A pocos kilómetros está Neptuno, la estatua del mitológico rey de los mares. Y es allí, en la Playa de Melenara, donde comemos lo que creo que es la mejor comida de nuestra estancia - por papas canarias (Papas Arrugadas), un pulpo delicioso - ¡recomiendo! La siguiente parada en la lluvia torrencial fue la enorme estatua de Exordio el Triton o hijo del dios del mar (griego esta vez). Y allí se produjo la acción más divertida de la estancia. Está diluviando, está soplando, Marius le dice al asistente de Google para que la navegación nos indique el camino: "Ir a Faro Maspalomas", y dice "Muestro los resultados a - Cómo engrasar una salchicha". (!!!) También el último punto del viaje de hoy fue el faro de Maspalomas, pero también el único lugar donde finalmente no llovió.

Al día siguiente es la



FARO MASPALOMAS

PAPAS ARRUGADAS



EXORDIO EL TRITON



EUROPA

ISLAS CANARIAS



DE CAMINO A ARTENARA

CADA GLORIETA ESTÁ DECORADA CON ALGÚN TIPO DE FIGURAS



LAGARTOS - HAY MUCHOS



aproximación número dos para dar la vuelta a la isla. Nos dirigimos en el sentido de las agujas del reloj o hacia el oeste. Todavía no hay sol y está totalmente nublado, pero al menos no llueve. Para empezar, Puerto Rico. Nos intrigaba su nombre, así que condujimos hasta allí. Un típico pueblo turístico, lleno de hoteles, una bonita playa, de nuevo vacía (viendo las fotos parece como si hubiera ocurrido algún tipo de apocalipsis y fuéramos las únicas personas que quedan en la isla). Después de unos veinte kilómetros, no conseguimos llegar a la Fuente de los Azulejos porque volvía a llover a cántaros Este lugar es bastante interesante por sus coloridas formaciones rocosas. El nombre significa literalmente "fuente de los azulejos", debido al color de las rocas que recuerdan a los azulejos portugueses. Más adelante, bajo la lluvia, nos dirigimos a uno de los miradores más bonitos, el Mirador del Balcón, que resultó ser un fiasco: niebla por todas partes, visibilidad de menos de un metro.... El único toque positivo: un puesto en la cima donde nos deleitamos con un cactus comestible. Continuamos por Agaete y nos adentramos en Gáldar para llegar a la península de La Isleta, donde hay un campo de fútbol pintorescamente situado sobre un acantilado. Volviendo a través de la congestionada capital de Las Palmas, nos encontramos con que no nos apetece parar

UNO DE LOS PUNTOS MÁS ALTOS DE LA ISLA





UNO DE LOS LAGOS DE LA RUTA

aquí, aunque ése era el plan original.

Las previsiones para el día siguiente indican que no lloverá. Sin embargo, sigue totalmente nublado. Nos dirigimos al norte por la GC-60 hacia el interior de la isla. Esto empieza a gustarme cada vez más: carreteras de montaña estrechas y sinuosas, muchos miradores. Continuando desde el centro de la isla, nos dirigimos hacia el este, al Barranco de

Guayadeque. Este barranco de unos 15 kilómetros de longitud es interesante no sólo por su naturaleza y su paisaje, sino también por el museo donde se puede conocer la historia de la isla y, en particular, la de los guanches (los habitantes originales que vivían en cuevas excavadas en la roca en la soleada orilla oriental del río y enterraban a sus muertos en la oscura orilla occidental). En el camino de vuelta, por fin sale el sol por la tarde y la ruta por las

montañas resulta aún más pintoresca.

Para mí, el sábado resultó ser la "crème de la crème" de nuestra estancia. Nos recibió un día soleado. El plan inicial es conducir por la parte central de la isla, es decir, por encima de las montañas. En uno de los miradores hay tanta claridad en el aire que divisamos Tenerife y el Teide. Las carreteras están realmente vacías de coches. Sorprendentemente, hay



LA CESTA GC-60



MIRADOR DEL BalcÓN - APROXIMACIÓN NÚMERO 1

... Y EL NÚMERO 2... ¿PUEDES VER LA DIFERENCIA?





EUROPA

ISLAS CANARIAS





muchos motoristas, sobre todo en el centro de la isla, en las montañas que rodean Cruz de Tejada. También lanzo una sugerencia: ¿qué tal la segunda aproximación al Mirador del Balcón? Y así llegamos a la GC-210, estrecha pero con unas vistas excepcionales: Mirador del Molino, más arriba en la ruta y la escalera de curvas a lo largo del lago Presa del Parralillo es verdaderamente épica. La terraza mirador acristalada no nos decepcionó esta vez: una hermosa vista del océano y la costa. En el puesto nos deleitamos esta vez con fruta de guanábana. El último punto de hoy es una visita a Firgas, en el norte de la isla, donde se encuentra el Paseo de Canarias, unas callejuelas geniales con mosaicos y maquetas de las Islas Canarias.

Otro día soleado para un domingo tranquilo. Recorremos sin prisas las carreteras locales de la costa sureste junto al océano. Más tarde tomamos la GC-41 y nos adentramos en las montañas. Lo que notamos - queríamos tomar un café en un restaurante de carretera - y no había ninguna mesa disponible - lugareños con familias enteras llegando para el almuerzo del domingo. En el camino de vuelta quería caminar por Barranco le Las Vacas (un mini cañón con



LA ISLETA



GC-42 MÁS VERDE



interesantes formaciones rocosas). Debido a la falta de un arcén para aparcar, había policías parados en el único lugar donde podíamos parar.... (al principio nos pararon para una inspección, pero al ver la pegatina de que la moto era de una empresa de alquiler nos hicieron señas para que siguiéramos).

El último día con la moto nos adentramos en la isla. Esta vez por la GC-505 y luego por la GC-605, donde la estrecha carretera se convertía en serpenteantes carreteras de montaña sin arcenes, barreras ni otros elementos de seguridad. Otra ruta fantástica que hizo subir mis niveles de adrenalina. Finalmente llegamos a la GC-60, y continuamos por el tramo de la GC-210 hasta Artenara y por la GC-21 y la GC-15 serpenteamos por las montañas. También subimos a otro de los miradores interesantes: el Mirador de Pico de las Nieves. También recomiendo almorzar en el pueblo de Tejada en uno de los muchos restaurantes con vistas al Roque Bentayga. Por la noche devolvemos la moto para regresar a Polonia en la mañana del día siguiente.

GC-605







EUROPA

ISLAS CANARIAS

De todas formas, no condujimos ni exploramos toda la isla en esos seis días. Recorrimos más de 1200 kilómetros. Nos sorprendió la lluvia y 3 días sin sol ("países cálidos" no significa secos)..... Sin embargo, a pesar del calor que hizo después, el viaje fue muy agradable: soplaban un viento invernal que refrescaba bastante. El coste total del alquiler de la moto fue de 480 euros + 700 euros de fianza reembolsable en una tarjeta de crédito. Gastamos unos 60 euros en combustible. La isla puede llamarse sin miedo a equivocarse, la isla de las mil curvas. La parte norte de la isla (la verde) es aburrida para nosotros, definitivamente la parte central (montañas) es un paraíso para los motociclistas.

AGATA OD MSKI



Autora del blog Okiem Plecaczka en el que comparte sus aventuras y experiencias en viajes en moto. Al principio como mochilera, y ahora también como conductora de triciclos.



PAELLA DE TEJEDA GC-15



PINARES





ARTENARA





ORIENTE MEDIO

IRAN

92 DÍAS EN IRÁN

Texto y fotos: ONE MORE ADV



LA PERSIA MISTERIOSA Y ORIENTAL SIEMPRE HA ESTADO EN NUESTRA LISTA DE DESEOS. LA PERCIBÍAMOS A TRAVÉS DEL PRISMA DE LAS SUCESIVAS CAPAS DE DINASTÍAS QUE GOBERNARON HACE SIGLOS: LOS SAFÁVIDAS, LOS ZANDS, LOS QAJARES. NUESTRA IMAGINACIÓN SE LLENÓ DE IMÁGENES DE PALACIOS RICAMENTE DECORADOS Y MEZQUITAS AZULES. DESTERRAMOS DE NUESTRA CONCIENCIA LOS TEMAS DE LOS TERRORISTAS Y LA BOMBA NUCLEAR, PARTES INTEGRANTES DEL MITO SOCIAL DE IRÁN. CONOCÍAMOS EL GOLPE DE ESTADO DE 1979 QUE DESALOJÓ DEL PODER AL SHA REZA PAHLAVI TRAS 38 AÑOS DE GOBIERNO. Y SOBRE EL HECHO DE QUE DESDE ENTONCES ES EL ÚNICO PAÍS DONDE LA RELIGIÓN -EL ISLAM CHÍ- DOMINA LA LEY Y LAS COSTUMBRES.





ORIENTE MEDIO

IRAN



PARQUE SHAHGOLI, TABRIZ

NUESTRA RUTA - 7640 KM



TRIPPOINT DE PAÍSES - EN LA OTRA ORILLA DEL ARAS A LA IZQUIERDA ARMENIA, A LA DERECHA AZERBAIYÁN



Llegamos desde Turquía por la frontera entre Essendre y Sero, bajo la atenta mirada del ayatolá Jomeini, que observaba a los visitantes desde un enorme cartel en la colina. Pasamos 2 horas siguiendo al majfrend, que nos llevaba de ventanilla en ventanilla y dictaba detalles de nuestros

documentos a varios funcionarios. Ya aquí nos dimos cuenta de que, en general, los persas no hablan inglés y su conocimiento de las letras suele limitarse al alfabeto árabe.

El alfabeto árabe -o, mejor dicho, su variedad persa- era lo primero de toda una serie

de "otros" que nos esperaban en Irán. Estos "otros" hicieron del viaje una experiencia inolvidable, pero también todo un reto logístico y psicológico.

COMIENZOS DIFÍCILES

Una parada en Tabriz nos permitió ocuparnos de

LAS RUINAS DEL PALACIO EN LA FRONTERA CON ARMENIA





LA NATURALEZA ABSORBE UN COMPLEJO HISTÓRICO ABANDONADO



cuestiones organizativas y echar un vistazo a nuestro nuevo país. Adquirimos una tarjeta SIM y una VPN, y aprendimos a cambiar dinero y a entender los riales y los tomanes. Desde allí, nos dirigimos directamente al norte por la pintoresca carretera que bordea el río Aras, a lo largo del cual discurre la frontera, primero con Armenia y luego con Azerbaiyán. Aunque hacía frío (+2 grados), celebramos el viaje. Avanzamos por el borde de la reserva natural de Kiamaky hasta un puerto

completamente nevado y descendimos con cuidado, contemplando las manchas negras de la carretera en los parches de nieve y hielo. Pasamos junto a conos de rocas de colores parecidos a los montones de especias que uno encuentra en los bazares del este. Con las montañas de Armenia como telón de fondo, encontramos el decrepito palacio y los baños bicentenarios de Abbas Mirza. El histórico complejo había sido renovado recientemente, pero al parecer las obras se habían abandonado. Aquí y

allá brillaba el resplandor de su antiguo esplendor, y explorar más salones y rincones ricamente decorados del complejo despertó la imaginación. Más tarde encontramos muchos de estos monumentos no restaurados.

Condujimos sin prisas por el accidentado paisaje de las provincias de Ardabil y Gilan, acostumbrándonos al Irán "azerí". Contemplamos pueblos y ciudades, donde el



LOS PASOS DEL CÁUCASO ESTABAN BASTANTE NEVADOS





ORIENTE MEDIO

IRAN



PAISAJE BEIGE DE LA PROVINCIA DE ARDABIL



paisaje beige se adorna con cúpulas individuales de mezquitas que brillan en plata. Cuando tuvimos hambre, nos detuvimos directamente en las humeantes barbacoas de los restaurantes callejeros, donde las brochetas de succulento cordero chisporroteaban sobre el fuego.

MAR CASPIO

Olvídese del beachcombing. El mar en Irán es principalmente utilitario: se utiliza simplemente para pescar. La ruta marcada en los mapas Garmin sobre la costa propiamente dicha resultó ser una carretera rural de arena entre pequeñas tierras de cultivo y plantas de procesamiento de pescado. Intentamos conducir por este camino durante un rato, pero el ritmo del viaje se ralentizó tanto que volvimos a la carretera principal, que estaba muy lejos de la costa.

Y así llegamos a Anzali, la joya turística del mar Caspio. Hace 80 años, Anzali se llamaba Pahlavi y a sus costas llegaban los barcos con niños polacos y refugiados evacuados de la URSS por el ejército de Anders. Desde aquí, tras un mes de cuarentena, eran



enviados a los campos de Ispahán y Teherán. Los que no sobrevivieron a las penurias del viaje por mar están enterrados en el Cementerio Polaco, que nadie parece haber visitado durante años antes que nosotros.

Hoy en día, casi nadie en Anzali recuerda esta historia. La ciudad es un destino de fin de semana para los residentes de Rasht, Kazvin y

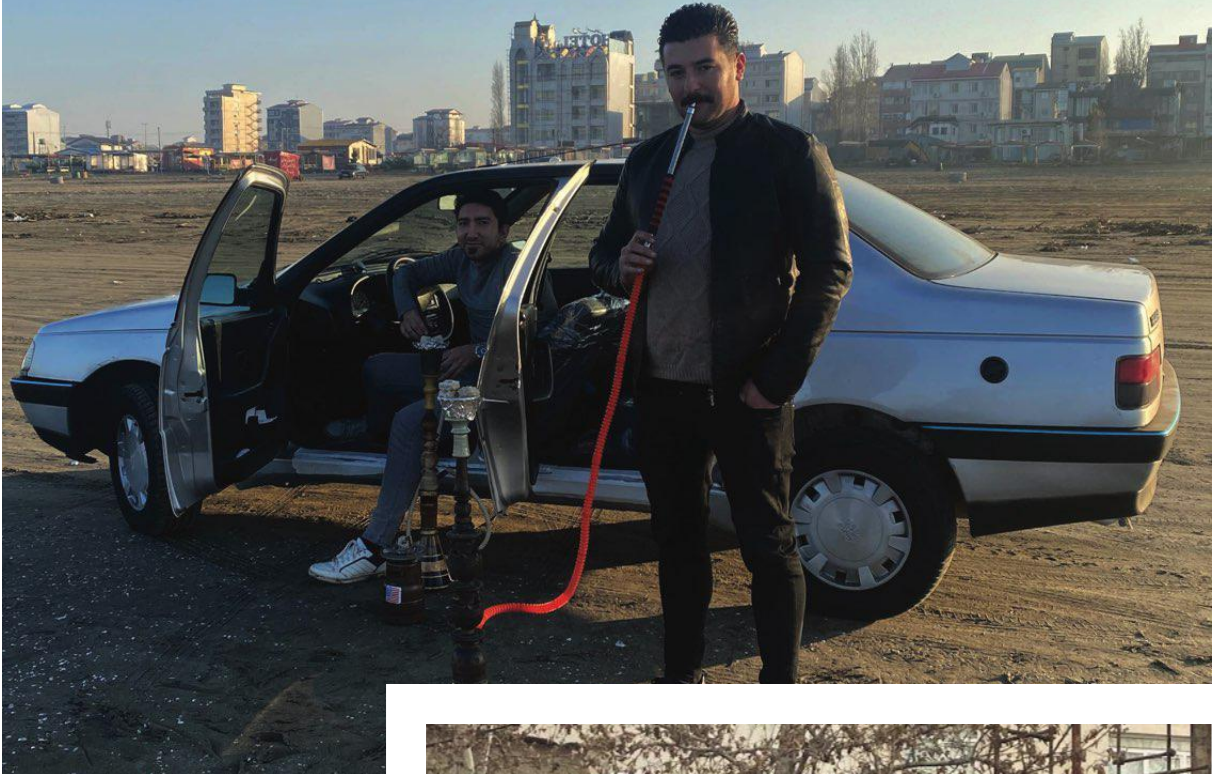
Teherán. Hacia el atardecer, la playa se llena de quads y coches alborotados. Los portaequipajes de Pars, Khodro, Bahmans y Saip sirven de mesas de picnic. Aquí y allá, el humo del maletero delata la presencia de la obligatoria chicha de picnic.

TEHERAN





PLAYA DE ANZALI



Entramos en la ciudad a última hora de la tarde y tardamos unas 2 horas de cuidadoso empuje a través del tráfico de Teherán para llegar a nuestro céntrico lugar. Coches y motos a toda velocidad que cambiaban de carril rápidamente, sin mantener la distancia de seguridad y sin señalizar las maniobras. Nos dirigimos a un anfitrión que encontramos en Couchsurfing y, cuando llegamos, nos sentimos realmente aliviados..... Alireza nos atendió con esmero. Nos acompañó a visitar el palacio de Golestán y el complejo de Saadabad, y nos llevó a un museo del automóvil poco conocido pero de dimensiones impresionantes. Pasamos algunas veladas con él tomando vodka armenio y aprendimos poco a poco las costumbres iraníes: lo que presentamos de forma diferente fuera, lo hacemos de forma diferente en casa.

LA CIUDAD SANTA DE QOM



UNA MOTO TÍPICA EN IRÁN

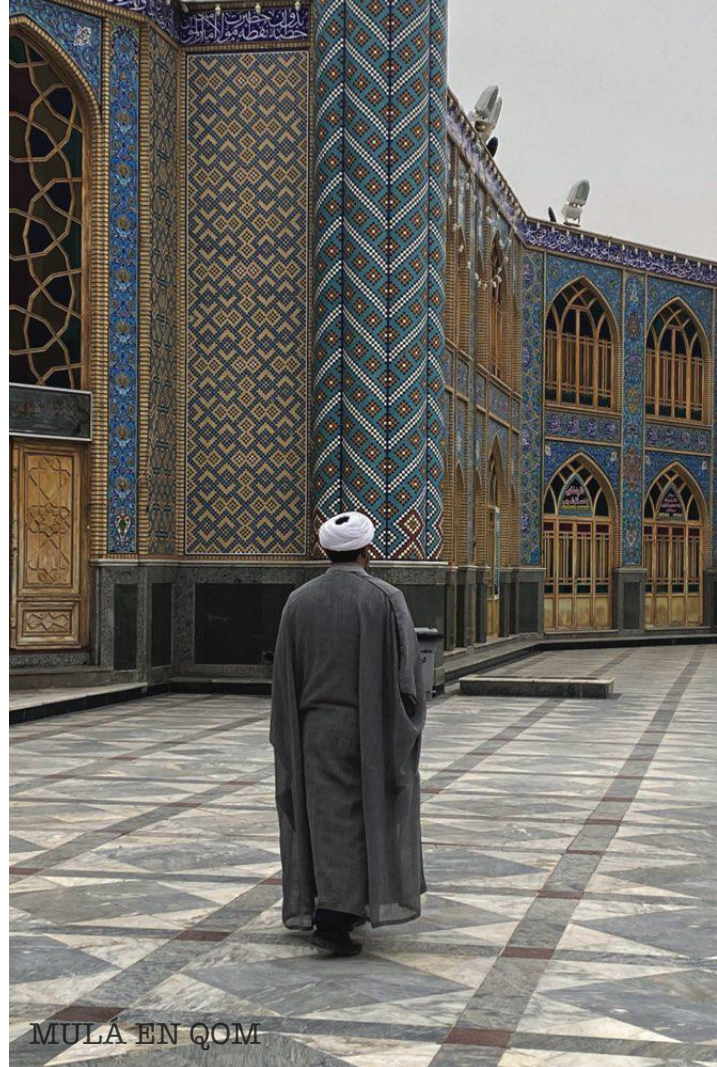




ORIENTE MEDIO
IRAN



INTERIOR DEL PALACIO VERDE, TEHERÁN



MULÁ EN QOM



COMPLEJO SAGRADO DE QOM

El concepto persa de Imamzade -lugar de culto a un imam fallecido, o a un santo merecedor- se explora mejor en uno de los 2 centros del Islam chií conservador: las ciudades santas de Qom y Mashad.

Qom estaba justo en nuestro camino, así que hicimos una parada aquí para visitar la tumba de Fátima Masumeh. Esta mujer era hermana de Reza, el octavo de los doce imanes chiíes, e hija del séptimo, Musa al Kadhim. El mero hecho del parentesco la convirtió en santa.

¿Y la propia Qom? Tiene un inusual aire de fanatismo. Modestos chadores negros se pasean por la amplia calle peatonal repleta de artículos devocionales. De vez en cuando, pasa un mulá con un Corán bajo el brazo, con el obligatorio turbante y la túnica vaporosa.

Como infieles, recorrimos la Imamzade con un guía que nos explicó la historia y los conceptos arquitectónicos del edificio. Le convencimos para



MUSEO DEL AUTOMÓVIL CLÁSICO DE IRÁN



IMAMZADE W QOM

que nos permitiera entrar un rato y así vimos un fenómeno insólito: chiíes rezando fervorosamente, encaramados a los barrotes plateados de la tumba, rezando oraciones y levantando los ojos al cielo. Recorrimos el interior del templo por separado. La sección femenina estaba abarrotada y bulliciosa, ya que la imamzade funciona como lugar de encuentro de las mujeres tradicionales iraníes. La sección masculina estaba vacía, con una docena de personas rezando, leyendo el Corán o descansando en las alfombras estampadas. Nos alegramos de estar aquí, ya que la imamzade de Qom es un lugar magnífico para admirar la arquitectura religiosa iraní.

CLÁSICOS DE IRÁN

Durante las semanas siguientes visitamos las



ORIENTE MEDIO

IRAN



ciudades turísticas clásicas de Irán.

Kashan nos deleitó con el estilo original y el esplendor de las antiguas mansiones de mercaderes. Nos alojamos en una de ellas, la majestuosa Casa Ameriha. Exploramos sus patios ricamente decorados (tenía 7) y los recovecos del hammam recién renovado. Deambulamos durante horas por las callejuelas del casco antiguo, asomándonos a mansiones más o menos preparadas para los turistas. El antiguo bazar de Kashan nos deleitó con sus escondidos y encantadores caravasares como de la época de Marco Polo.

Pasamos" por Ispahán y Shiraz tachando las principales atracciones, pero sin mucho deleite.

En cambio, nos enamoramos de la ciudad desértica de Yazd, con sus innumerables torres de viento, su templo del fuego zoroástrico, su

BAÑOS HISTÓRICOS IRANÍES



PLAZA NAQSH-E JAHAN, ISPAHÁN



QASHAN, UN CARAVASAR
EN MEDIO DEL BAZAR



QASHAN, CASA
COMERCIAL TRADICIONAL



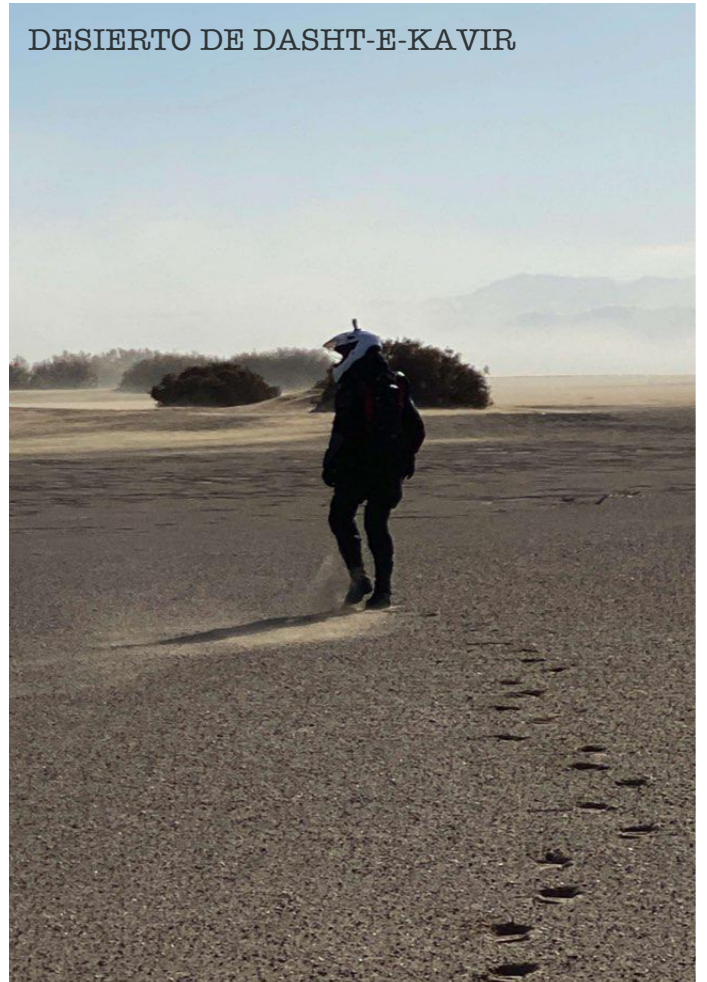


ORIENTE MEDIO

IRAN



DESIERTO DE DASHT-E-KAVIR



YAZD: FAMOSA POR SUS TORRES DE VIENTO Y SUS TRADICIONES ZOROÁSTRICAS



MONTES ZAGROS, PARAÍSO PARA LOS AMANTES DEL ENDURO



proximidad al Gran Desierto Salado y las torres del silencio que la rodean. Aquí pasamos varios días, alternando visitas turísticas y juegos en la arena con motos libres de equipaje.

También tuvimos un episodio digno de mención en los montes Zagros. Fuimos huéspedes en la casa de invierno de los nómadas kashkai: cocinamos y





ORIENTE MEDIO

IRAN



dormimos juntos, e incluso fuimos juntos a pastorear ovejas y a disputarnos la vida de pastores. Unos días más tarde nos fuimos en nuestra propia dirección y, entre las carreteras de montaña, buscamos la correcta para cruzar el río. A petición propia, aquí nos perdimos un poco y pasamos noches maravillosas acampando en la naturaleza entre las colinas de terciopelo verde.

CALIENTE SUR

Caluroso, insular y fresco.
Recorrimos toda la costa





MONTES ZAGROS, PARAÍSO PARA LOS AMANTES DEL ENDURO





ORIENTE MEDIO

IRAN



LA CARRETERA A ASALUYEH - ES MEJOR CONDUCIRLA DE NOCHE



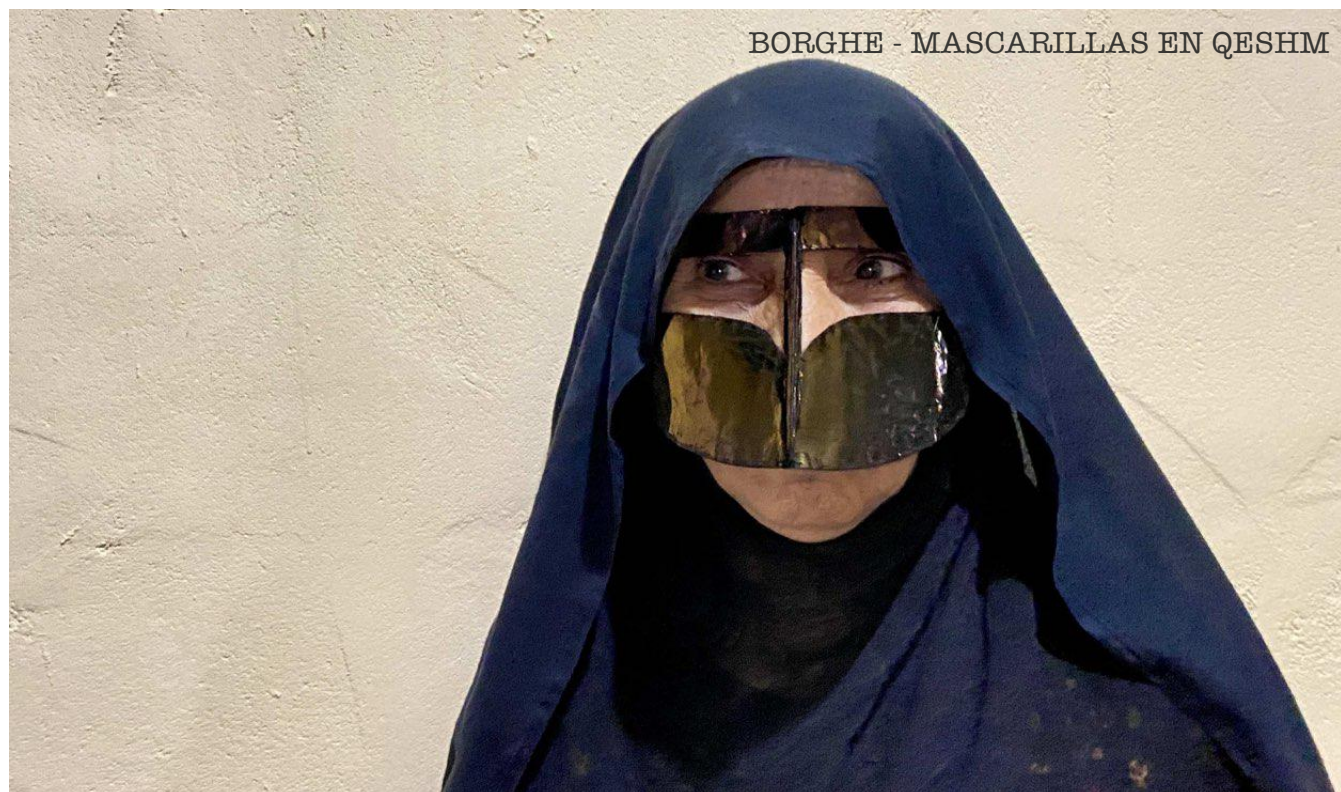
CASA DE ASSAD, QESHM

hacia el sur, desde Busher hasta el puerto de Beris, desviándonos brevemente hacia las islas de Qeshm y Hormoz.

Entre Busher y Asaluyeh, condujimos de noche a lo largo de refinерías de petróleo y plantas petroquímicas que se extendían durante kilómetros. La instrumentación brillantemente iluminada y las colinas salpicadas de llamaradas de gas natural en llamas crearon un paisaje único, haciéndonos sentir por un momento como personajes de una película de ciencia ficción.

Es imposible transmitir con palabras el encanto del resto de la carretera costera. Pintorescas formaciones rocosas, maravillosas playas desiertas, camellos errantes y espectaculares campamentos salvajes nos acompañaron todos los días del viaje. Además, la mezcla de influencias culturales hizo que esta región fuera realmente rica en paisajes y experiencias.

La proximidad de Nouruz, el Año Nuevo persa, atrajo a multitud de turistas iraníes. Agrupados en el triángulo formado por la ciudad de Bandar Abbas y las islas de Qeshm y Hormoz, acudieron en grupos enteros para pasar la tradicional fiesta previa al Año Nuevo. El desenfadado wajib de las fiestas y el estilo atrevido de los artistas bohemios que viven en las islas hicieron que los hiyabs y los monótonos chadores negros casi desaparecieran de los espacios públicos. En su lugar, aparecieron las máscaras rectangulares boregheh de las mujeres bandari y las máscaras de "bigote" tradicionales de la isla de Qeshm.



BORGHEH - MASCARILLAS EN QESHM



ORIENTE MEDIO

IRAN

Esta región siempre ha sido un importante punto de transbordo en la ruta comercial de las especias. Los trajes reflejan una mezcla única de influencias étnicas persas, árabes, indias y africanas. Las mujeres visten sus figuras con telas estampadas bajo las que brillan pantalones decorados a mano. Los hombres, por su parte, suelen llevar largas jalabiyas blancas de estilo árabe.

Recorrimos Qeshm y visitamos zonas que rara vez se mencionan en las guías. Encontramos el valle de Shour, una pintoresca reserva con un maravilloso paseo entre las rocas, un cementerio británico olvidado y los misteriosos depósitos de agua de lluvia de Tala, en Laft, de los que se dice que hay 366, uno por cada día del año.

Más hacia el este llegamos a







ORIENTE MEDIO

IRAN



GEL AFSHAN





la tristemente célebre Sistán y Baluchistán. Siguieron apareciendo magníficas playas, incluida una extraordinaria junto a las dunas de Darak, que descienden hasta el mismo mar. Las arenosas carreteras locales, algo dañadas por las inundaciones y surcadas de baches, fueron todo un reto para nuestras cargadas motos.

De camino a Chabahar, visitamos Gel Afshan, un volcán activo que escupe salpicaduras de barro curativo cada pocos minutos. El paisaje lunar delataba el reciente aumento de la actividad del volcán, y la carretera que conducía hasta él se desdibujó de repente en un entramado de terrones secos. Temiendo una erupción mayor, no nos quedamos mucho tiempo.

Siguiendo conduciendo, llegamos a las Montañas Marcianas que se extienden sobre el Golfo de Omán. Estas montañas también reciben el nombre de montañas en miniatura, ya que sus picos alcanzan alturas de entre 1 y 100 metros. Estas maravillosas formaciones rocosas colindaban con un acantilado junto al mar y disfrutamos de unas buenas horas con ellas.





ORIENTE MEDIO

IRAN

El pueblo más oriental al que llegamos fue Beris. Aquí, desde lo alto del acantilado, observamos un pequeño puerto en la bahía. Las coloridas barcas de los pescadores se mecían en el agua, mientras el sol se ocultaba sin prisa tras el horizonte.

Estábamos a sólo 40 km de la frontera terrestre de Pakistán. Sin embargo, la única frontera que podíamos cruzar como hareji (extranjeros) era la de Taftan, 400 km al norte.

BALUCHISTÁN Y EL CAMINO HACIA EL

NORTE

Así que dividimos la ruta en 2 días planeando una parada en la infame Iranshahr. Gracias a nuestra ignorancia, de las 2 carreteras paralelas elegimos la más cercana a Pakistán. Y así pasamos el día conduciendo por la principal ruta de contrabando de combustible. De vez en cuando cruzábamos las montañas bajas adelantados por veloces landcruisers sin matrícula, cargados con bidones de combustible de más de 30 litros. Pasamos por centros logísticos rurales donde los bidones de

combustible se almacenan en latas de la mitad del tamaño de nuestros garajes. Y pueblos enteros de servicio donde se reparan y lavan las camionetas de contrabando. De vez en cuando había rastros de fuego en los bordes de las carreteras, o restos de coches quemados. Nadie nos esperaba aquí y nadie molestaba a los hareidos extraviados en moto. Miramos a nuestro alrededor a nuestro antojo.

Nuestra suerte en el viaje hizo que pasáramos la noche en el lugar más seguro para nosotros, en casa de los

PUERTO DE BERIS







ORIENTE MEDIO

IRAN





Experimentamos la auténtica hospitalidad iraní y nos empalagamos con el molesto falso taarof. Esquiamos con persas, nadamos en la piscina deportiva por separado en las temporadas masculina y femenina, y animamos a los pilotos del Campeonato Nacional de Motocross desde el palco vip de la Federación de Deportes de Motor de Irán.

Volveremos.

ONE MORE ADV



simpáticos contrabandistas de combustible de Iranshahr. Tuvimos la oportunidad de preguntarles por su negocio y conocerlo desde dentro.

Recorrimos el resto del camino de Iranshahr a Zahedan gratis, ya que el encargado de la gasolinera no se dejó convencer para pagar el combustible. Aquí ya parecía más tranquilo, como si todo el tráfico cruzara la frontera un poco más al sur.

Pocos días después dejamos Irán. Y aunque estuvimos aquí bastante tiempo, no conseguimos ver todos los puntos del mapa de los sueños. Menos mal, porque Irán se presta al amor. Be omide didar Irán.

Pasamos 92 días aquí, atravesando el país de noroeste a sureste. Serpenteamos entre ciudades grandes y pequeñas, monumentos arquitectónicos emblemáticos, tesoros del patrimonio natural. Seguimos carreteras panorámicas a través de las montañas o a lo largo de las costas. Recorrimos 7.640 km y gastamos 515 litros de combustible, sólo 35 dólares.

Dormimos en hoteles de 5 estrellas, albergues, casas rurales, clásicas casas de familia, anfitriones de Couchsurfing, nómadas kashkai, contrabandistas en Baluchistán, centros de profesores del gobierno e incluso en la propia escuela.



ONE MORE ADV: así son Hanna Zasada y Jacek Prowadzisz, una pareja de emprendedores que reorganizaron sus vidas e iniciaron un viaje en moto hacia Extremo Oriente a mediados de 2022 con la intención de llegar a la India. Ahora están convencidos de que ésta es la primera etapa de su viaje alrededor del mundo. Suelen conducir por carreteras secundarias y todoterreno. Es habitual que se queden en varios lugares más tiempo del previsto. Puedes encontrar sus experiencias e información práctica de su viaje en su blog <https://onemoreadv.com> y en las redes sociales.





motopomocni.pl
Wzrost pasja!

WYKŁADY / SZKOLENIA

 Motopomocni



PRIMEROS AUXILIOS EN VIAJE

Texto y fotos: MOTOPOMOCNI.PL

Nadie necesita estar especialmente convencido de que los motoristas son usuarios activos de la carretera. Las motos son rápidas, ágiles y a menudo nos permiten llegar a nuestro destino mucho más rápido que en coche. Por esta razón, hay muchas posibilidades de que seamos los primeros en llegar al lugar de un accidente y así, en cierto modo, convertirnos en responsables de la vida de los heridos. Aquí aprenderás lo básico, la teoría, pero vale la pena practicar regularmente los primeros auxilios - puedes hacerlo junto con Motopomocni.

Unas palabras de presentación e introducción - Motopomocni lleva en funcionamiento desde 2013, organizando tanto formación en primeros auxilios - Motociclista Seguro y Solidario (MSyS), pero como leerás más adelante - formación igualmente importante en la mejora de las técnicas de conducción. Como nota al margen interesante, puedo revelar que hemos conseguido formar a más de 20.000 motoristas a lo largo de todos estos años de actividad.

Como usuarios vulnerables de la carretera, somos extremadamente vulnerables a perder la salud en caso de colisión. Según las estadísticas policiales, los motoristas se vieron implicados en casi

dos mil accidentes en 2022, de los cuales más del 8% fueron mortales y casi todos con lesiones. A diferencia de los coches, en las motos no hay cinturones, ni carrocería, ni airbags... nada que proporcione una protección extra. Sólo podemos confiar en nuestras habilidades y en nuestra ropa. Saber conducir una moto y gastarse dinero en ropa puede parecer poco relacionado con los primeros auxilios hasta que nos decimos una cosa sobre la seguridad: un buen socorrista es un socorrista vivo.

Por eso ya te animo encarecidamente a que mejores tu técnica de conducción, y si estás buscando un lugar donde hacerlo - estamos aquí para ti. Motopomocni imparte cursos de formación de este tipo en toda Polonia. Es importante recordar que la prioridad en el lugar de un incidente es garantizar la seguridad. Tanto para ti mismo como rescatador, como para los heridos y otras personas que se acerquen y que puedan no ser conscientes de que ha ocurrido algo, o no darse cuenta de ello. Al asegurar el lugar de los hechos, no sólo nos damos espacio para actuar, sino que también avisamos a los demás para que cualquier vehículo que se acerque tenga cuidado y no provoque otro accidente. En otras palabras, nos aseguramos de que no aumente el número de

heridos. Te preguntarás cómo se hace algo así cuando sólo tienes una moto. Probablemente no lleven triángulo de señalización en sus máquinas, pero seguro que tienen intermitentes. En ese caso, basta con colocar la moto en diagonal respecto al eje de la calzada y encender los intermitentes: los conductores que vengan en el mismo sentido lo verán como si fuera una luz de emergencia. Si no estamos en una vía de sentido único, entonces nos queda proteger el otro lado. Llegados a este punto, es muy probable que alguien más se haya detenido junto a ti, pero incluso si no es así, y un coche se ha visto involucrado en el incidente, lo más probable es que tenga un triángulo de advertencia en su interior,

¿Cómo colocar su vehículo para que sea claramente visible para el tráfico que viene en sentido contrario? La propuesta C es la mejor: no sólo garantiza la visibilidad, sino también la seguridad. En caso de impacto, el coche rodará hacia un lado de la carretera.



A



B



C





Cuando compruebe su respiración, cuente los segundos en voz alta para no perderse ninguno.

perfecto para colocarlo en el otro lado.

Si no lo has hecho antes, este también sería un buen momento para llamar al 911 o al 112 e informar del incidente. En este caso, aunque olvides qué más hay que hacer, puedes estar tranquilo, ya que la persona al otro lado del teléfono podrá darte instrucciones. Recuerda indicar la ubicación (los postes de carretera pueden ayudarte con esto si estás fuera de la ciudad), qué ha ocurrido y cuántas personas estaban implicadas en el incidente.

Una vez que hayas asegurado la escena y avisado a los servicios, ponte guantes desechables si los tienes. Si aún no los tienes, echa un vistazo a nuestra tienda: allí encontrarás un práctico llavero con guantes y una máscara para respiración artificial a un precio asequible. Al mismo tiempo podrás abastecerte y apoyar a la Fundación en sus futuras actividades. Los guantes siempre te acompañarán y siempre estarás listo para la acción.

Ahora es el momento de localizar a los heridos y evaluar su estado. Algunos se preguntarán: ¿localizar? Sí, hay casos en los que los heridos salen del vehículo por su propio pie tras una colisión, o lo hacen involuntariamente - por no llevar puesto el cinturón de seguridad-. Hay que evaluar el estado de

cada herido, pero ¿cómo hacerlo? Hay que tener en cuenta que cualquier persona implicada en un accidente de tráfico puede tener lesiones como fracturas, hemorragias, quemaduras, etc. Tener esto en cuenta es importante por una sencilla razón: si la víctima respira correctamente y no corre peligro, no intente moverla por la fuerza, sino sólo estabilizarla en la posición en la que se encuentra. Si la víctima está fuera del vehículo, puede utilizarse la posición lateral si no le resulta dolorosa. En última instancia, el criterio más importante a la hora de elegir una posición para un herido en un entorno de primeros auxilios es si estamos aumentando el dolor y las lesiones de esa persona; esto es especialmente importante en el caso de las personas conscientes. Siempre hay que intentar proporcionar el llamado confort térmico a estas víctimas - incluso en verano, es aconsejable cubrir a estas personas - con una manta, chaqueta, papel de aluminio y, si es posible, colocarlos de manera que no estén directamente sobre el suelo desnudo. El último paso en personas conscientes es comprobar la respiración cada minuto. ¿Qué tipo de respiración debe ser? Completa, de modo que el pecho suba y baje visiblemente, es decir, que observemos la inhalación y la exhalación. Y frecuente: deben observarse al menos

dos respiraciones completas en 10 segundos. Comprobarlo no es difícil: **ponte la mano en el pecho y observa si se mueve, al menos dos veces en diez segundos.**

Sin embargo, ¿qué se puede hacer cuando estas respiraciones faltan o son incorrectas? Muy sencillo. RCP, es decir, reanimación cardiopulmonar - 30 por 2. Treinta compresiones torácicas y dos respiraciones de rescate. Las respiraciones pueden ser difíciles de realizar sin práctica, también podemos tener resistencia y todo está bien. De verdad. Sólo concéntrate en las compresiones - sin interrupción. Entrelazamos las manos y comprimimos el centro del pecho al ritmo del éxito de los Bee Gees Stayin' Alive (100-120 compresiones por minuto) hasta que el reanimador nos diga que podemos parar. En adultos, realizamos compresiones hasta una profundidad de al menos 5 centímetros y luego dejamos que el tórax se recupere por sí solo. ¿Sueno sencillo? Créame: después de unos minutos, incluso los peores ejercicios le parecerán agradables. Puede comprobarlo usted mismo en uno de nuestros cursos gratuitos de formación MSyS y practicar la realización correcta de la RCP, incluso con el cada vez más popular DEA.



Ahora voy a complicar la cuestión: ¿qué pasa si la víctima tiene una herida muy sangrante en el muslo y no respira? ¿Empezamos la RCP? Pero, ¿qué ocurre entonces? Toda la sangre que bombeemos saldrá fuera del cuerpo y, sin sangre, ni siquiera las compresiones torácicas nos servirán de ayuda. Por eso es prioritario vendar una hemorragia grave, haciendo hincapié en la palabra grave, para poder pasar por alto el arco de la ceja cortado.

Sé que muchos de los datos de este texto puede que no los recuerdes, algunos se mezclarán... ¿cómo fue esta reanimación

cardiopulmonar? 30 compresiones, 2 respiraciones. ¿A qué profundidad hacemos las compresiones? Al menos 5 centímetros. ¿A quién llamamos? Al 112 o al 999, y se podría seguir y seguir. Pero lo más importante es no tener miedo a responder. No tienes que ser perfecto, nadie te lo exige. Aunque tus compresiones sean menos profundas o más lentas, lo son. Y son mejores que ninguna. ¿Una costilla rota? Seguro que has oído historias como ésta: no pasa nada, mientras la víctima sobreviva se recompondrá, y la ley te protege. Según el apartado 1 del artículo 26 del Código Penal: "No comete delito

En nuestros cursos de formación MSyS podrá ponerse a prueba en realidad virtual

quien actúa para conjurar un peligro inminente que amenace un bien protegido por la ley, si el peligro no puede evitarse de otro modo y el bien sacrificado representa un valor inferior al bien salvado". Esto se aplica no sólo a las costillas, sino también a la ropa desgarrada o cortada, la tapicería dañada, etc. Por tanto, permítanme que





lo repita una vez más: ayudemos, salvemos, cuidemos unos de otros. Para ello, hay que llevarlo en la sangre, y para llevarlo en la sangre, hay que practicar. Por eso te invito a nuestros cursos de formación en primeros auxilios, durante los cuales aprenderás no sólo a realizar una reanimación cardiopulmonar, sino también qué hacer con distintos tipos de heridas, cómo y cuándo quitar el casco a un motorista y mucho más.

Y para concluir: un par de guantes de nitrilo ocupan casi tanto espacio como un billete arrugado; vale la pena llevar ambos, pero ¿un trozo de papel te mantendrá a salvo y salvará a alguien? Lleva los

dos contigo. Lo mismo se aplica a los botiquines de primeros auxilios. Los botiquines de primeros auxilios de las motos deben cumplir la norma DIN 13167 y son lo suficientemente pequeños como para caber debajo de los asientos de la mayoría de las motos. No te costará mucho, y puede resultar una ayuda inestimable no sólo para los demás, sino también para ti si tienes un "accidente de aparcamiento".

FUNDACIÓN MOTOPOMOCNI

Como fundación creada por motoristas, rescatadores e instructores de la ciencia y la técnica de la conducción, somos la mayor campaña social de Polonia destinada a aumentar la seguridad de los motoristas mediante la educación. Impartimos formación en primeros auxilios - Motociclista Seguro y Socorrista, así como en la mejora de las técnicas de conducción.



MOTOPOMOCNI.PL

mot  pomocni.pl
Zatankowani pasja!



ROAD of ADVENTURE



EL NÚMERO ANTERIOR SE PUEDE ENCONTRAR EN
[HTTPS://ROADOFADV.COM](https://roadofadv.com)



INVITARNOS A UN CAFÉ EN



Buy me a coffee