

JAF Fernández

«Este *vespaseo* invernal a Noruega va por todos los niños que padecen enfermedades olvidadas»

TEXTO *Redacción NT*

FOTOGRAFÍA *David Campos y Manuel Castells*



Instituto de Salud
Tropical (ISTUN)
de la Universidad
de Navarra

José Antonio Fernández, JAF, (Orense, 1962) [Far 85 PhD 88], doctor en Farmacia y directivo de la Universidad de Navarra, ha hecho historia en el mundo de las motos al llegar con su Vespa a Cabo Norte (Noruega), el punto más septentrional de Europa. Por primera vez, en pleno invierno y sin apoyo logístico, JAF recorrió en veinte días los diez mil kilómetros de la ruta Pamplona-Nordkapp-Pamplona. Lo hizo por una buena causa: concienciar sobre las enfermedades olvidadas y conseguir fondos para el Instituto de Salud Tropical de la Universidad de Navarra (ISTUN).

¿Por qué un viaje tan extremo?

Siempre me han atraído los retos. Me gusta empezar de cero, hacer cosas que no se hayan hecho y que puedan ayudar a los demás.

Además, en una Vespa. Parece una locura emplear un scooter...

En mi opinión, la Vespa es la mejor «máquina» para realizar viajes invernales. En este tipo de pruebas es muy importante llevar una moto ligera, y las de *trail* resultan pesadas y difíciles de conducir en carreteras con hielo. Asimismo, la Vespa protege mejor de las inclemencias gracias al diseño del carenado del chasis, que permite acoplar una manta que encaja perfectamente. La moto se convierte así en una «cápsula» que aísla del frío y de la nieve.



JAF recién llegado a Pamplona de su viaje a Noruega.

¿Qué le decían sus familiares y amigos? ¿Alguien le desanimó?

Mi familia siempre me apoya. Lógicamente, si voy acompañado se quedan más tranquilos. Pero no siempre tengo esa suerte. A mis amigos, que me respaldan incondicionalmente, no les sorprende que les hable de un destino u otro.

Loco me han llamado muchas veces, en esto de la vespa y en otros asuntos que he emprendido, también en el ámbito profesional. Pero estas «locuras» con repercusión social me atraen mucho. Por otro lado, pienso que una cosa es ser un inconsciente y otra distinta acometer retos singulares preparándolos a conciencia y sabiendo elegir a los compañeros de viaje.

Usted lo asoció a una causa solidaria relacionada con el Instituto de Salud

Tropical de la Universidad. ¿Cuál fue el motivo?

Siempre que me lanzo a un reto tengo en cuenta su repercusión, y trato de aprovechar el esfuerzo para difundir una causa poco conocida. En el caso del «vespaseo» invernal a Cabo Norte, tras valorar otras opciones, elegí el Instituto de Salud Tropical de la Universidad de Navarra (ISTUN), que investiga en las enfermedades olvidadas (enfermedad de Chagas, brucelosis, leishmaniasis, malaria, etcétera). La idea surgió al pensar en todos los niños que viven en países en desarrollo y que no reciben una atención sanitaria adecuada. Más del 80 por ciento de la población mundial sufre patologías relacionadas con la pobreza, y parece que no le importa a casi nadie. Los más afectados son, desgraciadamente, los niños. Por ellos

emprendí este viaje en una de las motos más pequeñas pero a la vez más fiables y simpáticas.

¿Contó con algún patrocinador?

Suelo hacer los viajes por mi cuenta, con ahorros y sin ayuda externa. En este caso, sin embargo, tuve un patrocinio de material: neumáticos de invierno ANLAS, ropa Tucano, cámaras de vídeo y de fotos Nikon, un dispositivo de seguridad y seguimiento en vivo SPOT...

¿Durante cuánto tiempo lo preparó?

En febrero de 2014, participé con la vespa en dos concentraciones invernales noruegas consideradas «extremas» por las condiciones climatológicas y de acceso: Kristall Rally y Fjord Rally. Entonces recorrí en solitario unos ocho mil kilómetros,

de los que más de mil quinientos fueron sobre carreteras heladas. Allí conocí a un personaje que había viajado a Cabo Norte en invierno, y le pregunté si pensaba que con la vespa podría llegar. Me respondió con un rotundo «*No way, José, that's impossible, absolutely impossible*». Me contó algunos problemas y contratiempos que sorteó en su trayecto a Nordkapp, pero sus palabras no me desanimaron y comencé a recopilar información.

Al principio, usted se planteó hacer el viaje en solitario...

Efectivamente, mi intención era ir solo. No es fácil encontrar compañero para este tipo de aventuras y, además, quería intentar este reto en solitario. Sin embargo, hace dos años, **David Campos**, un amigo mío con experiencia en grandes viajes en moto, se unió a la aventura.

¿Es necesaria una preparación especial para afrontar este desafío?

No hay que ser un atleta, pero hay que estar en forma. Sí es necesario entrenarse mentalmente. Se requiere cierta sangre fría y dosis de calma para afrontar los contratiempos.

Usted es un esquiador y escalador, ¿le ayudó esa experiencia?

Comencé a esquiar con tres años en Cabeza de Manzaneda (Orense). Desde entonces, mi relación con el frío, el hielo y la nieve (esquí alpino, de travesía, escalada o alpinismo) ha estado presente en mi vida. Por eso, cuando empecé a «esquiar» con la vespa no solo no sentía miedo sino que disfrutaba. ¡Es algo apasionante!

¿Cómo se desarrollaba una jornada?

¿Cuántas horas diarias conducían?
Comenzábamos hacia las 5 o 5:30 de la madrugada. Siempre con la misma rutina: aseo, desayuno y preparación de las motos. Todo el proceso nos llevaba alrededor de una hora. Después conducíamos entre ocho y doce horas, dependiendo de las condiciones climatológicas y del estado de la carretera. De media fueron unos quinientos kilómetros diarios a una velocidad media de treinta y cinco km/hora.

EL VIAJE

- **Origen y destino:** Pamplona (España) / Nordkapp (Noruega)
- **Kms. totales:** 10 000 (ida y vuelta)
- **Duración:** 20 días
- **Media diaria de conducción:** 500 km
- **Temperatura mínima:** -40° C (-65° C de sensación térmica)
- **Horas de luz/día:** Cabo Norte, 1 hora.
- **Países atravesados:** España, Francia, Luxemburgo, Alemania, Suecia, Finlandia y Noruega, Suiza e Italia.
- **Neumáticos:** ruedas de invierno ANLAS con 350 clavos BestGrip.
- **Coste total:** Alrededor de 2 000 euros
 - Gasolina: 4 l/100 km
 - Alojamiento: 40 €/día
 - Comida: 20 €/día
 - Peajes y ferris: 400 €
 - Multas: 200 €



¿Qué tipo de carreteras recorrieron?

Este viaje era un reto con duración determinada: diez mil kilómetros en veinte días. Por eso procurábamos transitar por las vías más rápidas y seguras. En Suecia, Finlandia y Noruega no existen muchas opciones: debes ir por la única carretera que mantienen en condiciones transitables, aunque no en todos los tramos.

¿Qué resultó más duro: las horas de conducción, el frío y el hielo, la falta de luz...?

El frío es un gran enemigo. Viajamos con temperaturas medias de entre 15 y 20 grados bajo cero —y dos días con -40 en parado, que equivale a unos -75 grados rodando—. Esto se puede paliar en parte

con ropa técnica y algunas zonas de la moto calefactadas, pero poco más.

La conducción en carreteras heladas, con surcos longitudinales hechos por los quitanieves, es peligrosa. De hecho, yo sufrí tres caídas. El tráfico denso entre grandes ciudades supone otro gran inconveniente. Cruzar Estocolmo, Umea o Rovaniemi provoca mucha tensión. Allí conducen megacamiones que, al adelantarte, levantan una cortina de trozos de hielo, nieve y gravilla. Y durante unos cuantos segundos no ves la carretera.

Sin embargo, lo peor es la oscuridad. A principios de enero, y en esas latitudes, no hay luz tal y como la entendemos los meridionales, sino que conduces en una penumbra de apenas tres horas diarias.



JAF y su Vespa en la «bola» de Cabo Norte a cinco mil kilómetros de Pamplona.

En febrero, sin embargo, hay más horas de luz, a veces casi toda la jornada. Por eso, los pocos moteros que van a Nordkapp en invierno lo hacen a partir de la segunda quincena de febrero.

¿Se tomaron algún día de descanso?

No lo teníamos programado. Sin embargo, el primer día en que intentamos hacer «cumbre» y llegar a la bola (una estructura metálica situada en el extremo de Cabo Norte) nos impidieron el paso a tres kilómetros del destino debido al viento. Aprovechamos esa jornada para descansar y charlar con personas de Honningsvåg, el pueblo más septentrional de Europa, a treinta kilómetros de Cabo Norte.

¿Qué comían? ¿Llevaban algún tipo de complemento alimenticio?

En estos países no hay bares y restaurantes como en España. Al final, malcomíamos pequeños bocatas preparados en el desayuno y también barritas energéticas. Si teníamos la suerte de encontrar un supermercado en el pueblo donde dormíamos, entonces cenábamos una sopa caliente y algo de pasta. Un día nos dimos un «homenaje» porque el casero era pescador y cazador y nos ofreció salmón fresco ahumado por él, y también carne de reno y de oso... De película.

Durante el viaje sufrió varios pinchazos. ¿Cómo se cambia un neumático a veinte grados bajo cero?

VESPA 300 GTS TOURING

- **Cilindrada:** 300 cc
- **CV:** 21 caballos
- **Autonomía:** 200 kilómetros
- **Depósito:** 9 litros
- **Peso:** 150 kg
- **Mejoras:** Casco calefactado, localizador por satélite SPOT...

Tuve cinco pinchazos: cuatro de ellos en la rueda delantera. No cambiábamos el neumático sino que lo reparábamos. Gracias a Dios, todos los descubrimos en lugares cercanos a gasolineras, salvo el último. Este fue en la rueda trasera, que ocurrió en el *ferry* entre Suecia y Alemania.

¿Se sorprendían al saber que viajaban de España a Noruega en pleno invierno?

Las personas con las que hablábamos no se lo acababan de creer. En Francia y Alemania les llamaban la atención las ruedas con clavos o el cuadro de mandos por la cantidad de aparatos que lleva instalados. Alguno comentaba que también era motero, y otros que tenían una vespa en su garaje. Se hacían fotos, se interesaban por el viaje...

¿Cuál fue el momento más duro?

Uno de los más complicados ocurrió el día de regreso de Nordkapp, que, en realidad, es una isla unida a tierra por el túnel de Honningsvåg. Saliendo de ese túnel, nos sorprendió una tormenta de nieve espectacular, con vientos fortísimos y racheados que nos empujaban hacia la izquierda de la carretera, donde había —a veces— un quitamiedos que nos separaba del Mar de Noruega. No exagero si digo que pudimos caer al mar en varias ocasiones. La tormenta nos acompañó durante unos ochenta kilómetros. Por esas carreteras apenas hay tráfico, por lo que el mantenimiento vial casi no existe. Acabamos con las motos enterradas en la nieve hasta que, por sorpresa, encontramos un quitanieves que venía a toda velocidad limpiando uno de los carriles. Fue nuestro ángel de la guarda. A duras penas conseguimos sa-

lir. Llegamos totalmente deslomados a Karasjok, nuestro destino para ese día, a unos doscientos ochenta kilómetros de Cabo Norte. Pese a todo, no perdimos la serenidad ni el buen humor.

¿Sintió miedo por su vida?

En mi primera caída, en la autopista E4, cerca de Estocolmo, pudieron atropellarme porque el tráfico era muy intenso. En ese momento me dije «Se ha terminado el viaje», pero no pensé en morir. El día de la tormenta de nieve ni siquiera me puse nervioso. Es mi carácter. He estado en situaciones más complicadas en la montaña y sabía que saldríamos adelante. Pese a todo, la probabilidad de caer al Mar de Noruega era factible, de hecho no sería la primera vez que le ocurre a un motero, incluso en verano.

¿Les ayudaron otros motoristas?

¿Otros motoristas? No vimos a ninguno desde Francia. En moto de nieve, sí, pero durante las horas de penumbra. Con noche cerrada solamente vimos una moto de nieve en un pueblo turístico.

¿Y la policía? ¿Cuál era su reacción? ¿Es cierto que llegaron a multarles?

En nuestro primer intento de llegar a Nordkapp (el viernes 13 de enero), la patrulla de la carretera de acceso nos impidió el paso por el viento. Le dijimos que aquello era una brisa comparado con los vientos de los días anteriores. Insistimos tanto, que se cansó de nosotros y acabó llamando a la policía. Al final, nos obligaron a dar la vuelta y esperar hasta el día siguiente.

Usted contaba el viaje a través de su blog y de Facebook. ¿Ayudan las redes sociales a sentirse acompañado?

Por supuesto. Nos sentíamos muy arropados por toda la gente que nos seguía, que dejaba comentarios y mensajes... Ese apoyo fue muy importante para nosotros: nos cargaba las baterías a diario.

En los cientos de horas de viaje, ¿escuchaba música, hablaba con su compañero...?

Llevamos intercomunicadores, pero no

DIFICULTADES EXTREMAS

«El frío es un gran enemigo, pero lo peor es la oscuridad. Conducir sin luz lo complica todo al máximo»

NUEVOS RETOS

«El próximo vespaseo solidario será a Dakar (Senegal), donde visitaremos a cientos de niños que sufren enfermedades olvidadas»

podimos usarlos. De modo que íbamos en silencio, pensando, rezando... y muy concentrados en la carretera.

¿Qué cosas llevaba que no utilizó?

No usé algunos aparatos para arrancar la vespa por las mañanas. La moto se portó de maravilla. Tampoco utilicé el chaleco calefactable. Preferí aguantar un poco de frío y no cargar más cosas a la batería y el alternador.

¿Cuáles no llevaba y le hicieron falta?

Realmente, nada. Había preparado bien el viaje.

Las vespas tienen un depósito pequeño, de unos nueve litros. En trayectos tan largos, atravesando Laponia, por ejemplo, ¿dónde repostaban?

Con la Vespa y a baja velocidad, el consumo se mantiene en torno a los cuatro litros cada cien kilómetros, de modo que aguantaba bien. De todas formas, llevaba un bidón de unos ocho litros de gasolina.

¿Se estropeó algún aparato de la moto?

Nada de nada. Funcionó todo a la perfección, excepto la pinza del freno trasero, que se gripó por la sal. Nos dimos cuenta en el taller oficial de Vespa de Kiel (Alemania), donde me la cambiaron gratuitamente. «A esta vespa no se le puede cobrar nada», dijo Michael Rutthoff, uno de los dueños del concesionario.

Usted es la primera persona en la historia que llega a Cabo Norte en una Vespa en invierno. ¿Qué sintió?

Satisfacción y agradecimiento por haber alcanzado nuestro destino sin problemas graves, a pesar de haber tenido contratiempos a diario. Pese a su dureza, ha merecido la pena, ya que, además de superar un reto personal, esta aventura ha servido para recaudar fondos para una causa solidaria como la investigación de las enfermedades olvidadas. Lo más importante de toda esta experiencia son las personas, todos aquellos que nos han seguido y, sobre todo, los investigadores del ISTUN, que son los que trabajan muchas veces en el más completo anonimato.

¿Resultó más sencilla la vuelta que la ida?

Al contrario, la vuelta fue más dura porque el cansancio acumulado se notaba mucho. Además, las condiciones meteorológicas empeoraron bastante.

Durante el retorno se desviaron a una famosa concentración invernal alpina, en Italia, llamada Agnellotreffen. ¿Cómo les recibieron?

Los organizadores de la Agnello me habían buscado patrocinio (ANLAS Tyres, Nikon, Tucano, Best Grip...) y nos esperaban ilusionados. Esa concentración es de las más importantes y mejor organizadas del mundo. Acuden miles de moteros, medios de comunicación, autoridades locales... Hay que tener en cuenta que había llegado a Cabo Norte en vespa, una máquina italiana, un icono cultural. Nos esperaban amigos del Vespa Club Massa y todos nos hicieron un recibimiento extraordinario. A mí me nombraron embajador internacional de Agnellotreffen, el primer español. Todo un orgullo.

La repercusión del viaje en los medios de comunicación ha sido enorme. En España (TVE, SER, COPE, ABC, Marca...) y también en Europa (Raiders Magazine, Informazione Nazionale, etcétera). ¿Se lo esperaba?

No me esperaba tanto eco, pero la unión de un proyecto solidario y la vespa les en-



Con el equipo de investigación del ISTUN que dirige el Dr. Paul Nguewa.

PERFIL

Con su vespa al fin del mundo

José Antonio Fernández [Far 85, PhD 88, PDG IESE 94] es el tercero de seis hermanos. Nació en Orense en 1962 y estudió en el colegio Maristas de esa ciudad. En 1980 se trasladó a Pamplona para estudiar Farmacia y vivió en el Colegio Mayor Belagua (Fase I). En 1988 defendió su tesis doctoral en Pediatría, y en 1992 dio un giro a su trayectoria profesional, comenzando su carrera directiva en la Universidad. Fue el primer director de Alumni Universidad de Navarra (entonces, Agrupación de Graduados), cargo en el permaneció durante más de dos décadas. Miembro de la Real Academia de Doctores y unas cuantas cosas más en el mundo académico y de la gestión, es un apasionado del Camino de Santiago, de la montaña y de las motos, como bien saben su mujer, **Reyes Sáenz** [Far 83 PADE IESE 97], y su hijo, **Miguel** [Eco 11].

- 🌐 <https://vespaextreme.blog>
- 📷 https://www.instagram.com/jaf_52/
- 📘 <https://www.facebook.com/jaf52>

cantó a los medios. Las redes sociales lo dispararon todo a un nivel extraordinario. De acuerdo con MundiNova —la consultora de comunicación que *gratis et amore* realizó la gestión de medios— la audiencia superó los cinco millones de personas, sin contar redes sociales. El impacto equivaldría a una campaña publicitaria con un coste de unos doscientos mil euros.

Se dice que las vespas no corren pero llegan. ¿Habrá más desafíos de este tipo?

Por supuesto, realizaré más viajes solidarios. Todo lo que pueda hacer para difundir proyectos como los del Instituto de Salud Tropical lo haré. ¡Siempre con mi vespa!

¿Cuál será el próximo?

El próximo, Dakar (Senegal), donde miles de niños sufren enfermedades olvidadas. Quiero difundir el trabajo del Instituto de Salud Tropical de la Universidad por todo el mundo y recaudar fondos a través de internet. 🌐