

carretera y MANTA

Complemento de viajes y aventuras

PUEBLO

Sábado 4 de junio de 1983

Todo terminó «el año de la bandera negra»

“Ti Calhau”: Nostalgia de la aventura



● Fue uno de los últimos «preguiceiros», los comandantes de barcos que hacían la «corrida del mar» en los grandes bancos de atunes del litoral portugués

LISBOA. JOSE REIS

«Ti Calhau» envejece con la nostalgia en los ojos, mirando el mar. Sus cataratas cada vez le quitan más vista, pero parece que él no se da cuenta. Sueña con el pasado, piensa que la aventura de buscarse la vida en el mar todavía es posible, no para él, pues dice «estoy demasiado viejo para eso», pero para otros más jóvenes y con vigor suficiente para regresar a las aguas calientes del Algarve para la pesca del atún.

Es sobre todo a partir de marzo y hasta septiembre, período de la pesca del atún más conocida por «la corrida del mar», que la nostalgia de «Ti Calhau» es mayor. Tiene siempre una historia nueva que contar, una aventura diferente para revelar, un nombre para recordar. Su memoria está bien viva a pesar de la edad, que no confiesa a nadie, pero que ya pasó de los setenta y tantos. Manuel da Cruz Calhau fue uno de los últimos «preguiceiros» (perezosos), nombre atribuido a los comandantes de barcos que hubo en la desaparecida pesca del atún. Conoce como nadie su oficio y, a veces, cuando su estado de ánimo se lo permite y hay alguien interesado en saber los detalles de la profesión, explica todo «para que haya alguien en condiciones de regresar a este tipo de pesca en el futuro».

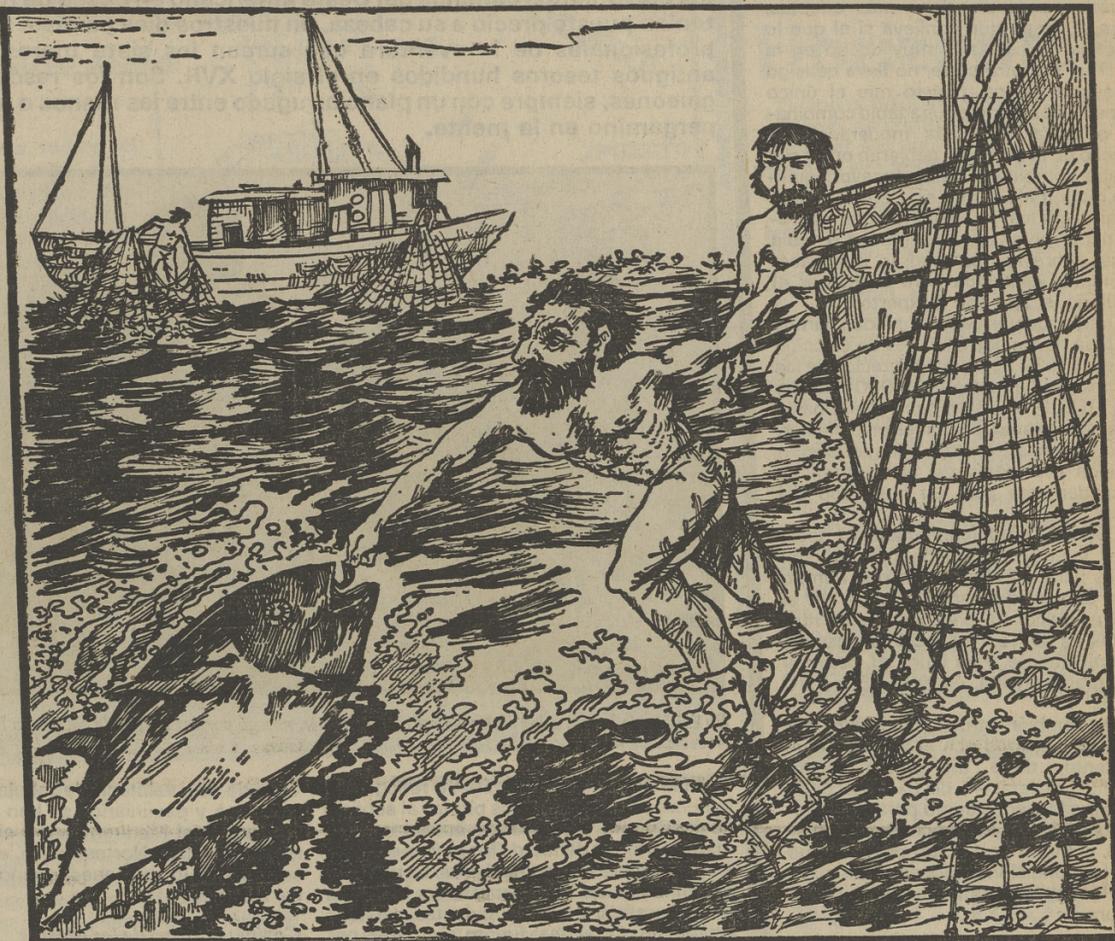
Este hombre de cara curtida por el sol caliente del Algarve y por el agua salpicada de sangre de los atunes, casi sin dientes, de voz débil y hablando sin prisa, mezclando a veces un chiste para amenizar la conversación, es persistente en su esperanza. La «corrida del mar», anterior a la propia nacionalidad portuguesa, no puede haber desaparecido del todo.

«Ti Calhau» es obstinado, un hombre de gran fe que sólo entiende la vida cuando uno se realiza; para él sólo existe el mar, el agua salada, el sol caliente y el atún. Después de haber sido «preguiceiro», o sea, cuando llegó a lo más alto de la jerarquía en la pesca del atún, nada más le interesa.

Sueña de ojos abiertos, por entre sus cataratas. La realidad es bien diferente. La verdad es complicada y, por mucho que se le explique, él tiene su verdad.

«La corrida del mar» desapareció en 1972. Fue el año de la «bandera negra», como dicen los pescadores. Se dejó de pescar las diez mil toneladas anuales necesarias para el consumo interno y para la industria conservera. Ahora, ese atún viene de España, Inglaterra o Japón, cuyos barcos se ven en las costas portuguesas capturando el atún por procesos tecnológicos.

Una tradición más que desapareció. La tecnología lo puede todo y el hombre tiene que someterse. El «preguiceiro» fue sustituido por botones. Su aventura también.



Los fenicios capturaban atunes

De marzo a septiembre, entre Cabanas de Tavira y Livramento, en el sotavento del Algarve, se animaba la familia del pescador. Cuando llegaba la época de pescar atún, una aventura algo parecida a la pesca de la ballena en las Azores (también ésta casi desaparecida) y del bacalao en los mares helados de Terranova.

Los atunes seguían su recorrido que comprendía el paso por el litoral portugués en su viaje anual de ida y vuelta al Mediterráneo, para desovar en aguas más calientes. Nadie sabe explicar el fenómeno, pero la verdad es que desde 1972 el atún alteró su camino; ya no lo hace por el litoral algarvivo. Así, inesperada y desgraciadamente acabó la «corrida del mar».

Los colonos fenicios y cartagineses, más tarde también los árabes, pescaban atún en el Algarve. Los primeros atunes que se pescaron en estas aguas, dicen los libros antiguos, fueron llevados en salmuera a Cartago «donde se les dio mucho aprecio».

Trabajo de hombres

Llamado por los árabes «almadrava» y por los portugueses de «armación del atún» (o sea, sitio de la matanza) era un conjunto laberíntico de diez mil metros de redes verticales en un área superior a 600 hectáreas, debidamente protegidas por cables extendidos en la superficie y en el fondo de las aguas. Los cables de superficie que sostienen las redes flotan con la ayuda de numerosas boyas y corchos, mientras que los cables del fondo de las aguas sujetan las redes con pesadas anclas.

Este proceso de pesca tiene su ingenio. El atún intenta pasar de lado, nadando para más lejos, pero él

mismo acaba por entrar en la llamada «puerta de armación». Pasada ésta, el atún se encamina por la «ribera» hasta que termina en el «copo» (vaso), donde muere. Este «copo» es un rectángulo de red más estrecho y sólido, fijo a las embarcaciones.

Entonces empieza el «copejo». Los pescadores medio desnudos y utilizando «bicheiros» (ganchos cortos y afilados fijados a la muñeca derecha) atacan a los atunes.

Nada más pasar el atún por la «puerta», dos o tres embarcaciones, «caloes», empujan los atunes hasta el «copo». Los pescadores agitan las aguas y el atún se esfuerza para huir.

Entonces empieza el «copejo». Los pescadores medio desnudos y utilizando «bicheiros» (ganchos cortos y afilados fijados a la muñeca derecha), atacan a los atunes. Las aguas no son más que sangre, espuma y atunes que resisten, luchan y sacuden la cola. Resisten a la captura, intentan superar la barrera de la «armación».

Uno a uno sucumben a los «bicheiros» y se van amontonando en los barcos. El pescador, mojado y a veces sucio de sangre, se entusiasma y se tira al agua para capturar más atunes a mano. Cogen el dorso escurridizo del atún o por los lados, como si fuesen «forcados» y luchan hasta que el atún se da por vencido.

Todo esto se desarrolla muy cerca de la playa, donde las mujeres y los hijos asisten a todo. Con sus aplausos y gritos «ayudan» a la pesca.

Así se hacía, hasta hace diez años, la «corrida del mar». Ahora, no es nada más que otra actividad artesana que ha desaparecido, por muchas esperanzas que tenga en los ojos y en las palabras «Ti Calhau». Una aventura más, la aventura de la vida, la aventura por la subsistencia, que ya sólo pertenece al recuerdo.

Cazadores
de
tesoros

Bougainville
en
Tahití

La ruta
de
Polinesia

BAZAR

2

Esquiar sobre el agua

Con la llegada del calor, uno de los mayores placeres que se pueden obtener llegadas las vacaciones si éstas son costeras, es, sin duda, la sensación de deslizarse sobre el agua. Por ello, el esquí acuático cada día tiene más adeptos, pese al riesgo que conlleva si el que lo practica no está aún muy ducho en la materia. Por otra parte, no lleva consigo excesivos gastos, puesto que el único utensilio necesario es una tabla combinada o única. Los más moderados en aquello de la aventura debieran optar por la tabla combinada, dado el mayor equilibrio que ofrece al que está encima; para los arriesgados, y de espíritu más valeroso, nada mejor que un «mono» o tabla única, sobre la que tendrán que hacer auténticos esfuerzos para mantener el equilibrio, si aún son inexpertos.

Cuatro modelos básicos pueden darnos una idea de las posibilidades de elección en este tipo de deporte; los precios de los mismos oscilan entre las 9.000 pesetas y las 16.000, en líneas generales. Unas y otras tablas están fabricadas en poliéster, en su inmensa mayoría, aunque existen modelos especiales de fibras tratadas adecuadamente para un buen uso del ejemplar.

La Senior Combi (combinada, es decir, doble) y el Mono Falcon (simple) son ideales para los aficionados que aún no están demasiado especializados en el esquí acuático. Su precio en estos momentos es de 15.100 y 8.900 pesetas, respectivamente, y su longitud, como la de la gran mayoría, es de 1,65 a 1,70 metros.

Existe también otro modelo combinado, de más calidad que el Senior y que, por tanto, tiene un precio mayor —19.500 pesetas—, de uso adecuado tanto para iniciados como para deportistas habituales del esquí acuático. Y finalmente, el Mono de 15.900 pesetas, que reúne las condiciones idóneas para cualquiera que quiera comenzar este tipo de aventura.

Campeonato de caza de San Huberto

Como todos los años, la Federación Española de Caza celebra el campeonato internacional de caza de San Huberto, del cual las primeras fases tendrán lugar en España y la final se disputará en un punto de Italia. La primera de las fases, denominada campeonato social, se celebrará antes del 30 de junio, y será imprescindible participar en la misma si se quiere tomar parte después en los campeonatos provinciales, que tendrán lugar antes del 31 de julio, entre los vencedores de cada fase social. Tras un campeonato posterior interprovincial y otro nacional, los cazadores que se proclamen vencedores acudirán como representantes por España al Mundial de Caza.

Para más información sobre el reglamento y requisitos, pueden dirigirse a la Federación Española de Caza, dependiente del Consejo Superior de Deportes.

La aventura de recorrer los mares

Cazadores

JUAN GIRON ROGER

Al igual que a finales del pasado siglo algunos hombres recorrían los polvorientos caminos del Oeste americano en busca de forajidos que tenían puesto precio a su cabeza, en nuestros días persiste una casta de profesionales de la aventura que surcan los siete mares en pos de antiguos tesoros hundidos en el siglo XVII. Son los rescatadores de galeones, siempre con un plano arrugado entre las manos o un revelador pergamino en la mente.



Un equipo de buzos, a las órdenes de Roland Morris, navegó por las costas de Sicilia en busca de navíos hundidos

En la actualidad, se limitan a recoger las inmensas riquezas que los piratas al servicio de la Corona británica se encargaron de mandar a pique dentro de los navíos españoles procedentes de las Américas. La piratería marítima aún no ha desaparecido. Hace tan sólo dos años, quince tripulantes del yate americano «Coral Sea» fueron abordados por un barco colombiano y hechos prisioneros. La razón: los norteamericanos buscaban los restos de un galeón español del siglo XVII al noroeste de Jamaica. A punta de rifle, la misión que tenían encomendada los buscadores de tesoros fue anulada. Mientras, en San Francisco, la multimillonaria Margaret Brandeis golpeó la mesa de su despacho con rabia. Ella había mandado el «Coral Sea» al Caribe en busca de un tesoro español valorado en 100 millones de dólares, esperando repetir el éxito obtenido pocos meses antes por unos compatriotas suyos que hallaron un millón de dólares en piezas de plata y bronce en Florida.

El negocio del rescate de cofres repletos de tesoros puede parecer fantástico y un tanto alejado de la realidad. Pero no es así. Hoy día, más de dos mil buques se hunden anualmente en todo el mundo. Con menos seguridad que la marina moderna, los navíos de hace varios siglos se iban a pique con mayor facilidad, siendo además ayudados a naufragar por la piratería de aquellos años.

Más de una veintena de fabulosos tesoros artísticos y pecuniarios se han descubierto en aguas del Mediterráneo y en los mares meridionales de Norteamérica, en el camino seguido por los galeones españoles rumbo a las Antillas.

Caribe: paraíso de los piratas

El Caribe, con su infinidad de islas y escarpados escollos, fue en los siglos XVI y XVII el paraíso de los piratas, un auténtico coto de caza en donde las piezas que había que cobrar eran los barcos españoles. Corsarios y bucaneros se ensañaron con las inmediaciones de Jamaica, Tortuga, Portobello, Cartagena de Indias, Maracaibo y Santo Domingo, entre otras. En el siglo XVI, el 40 por 100 de los galeones que surcaban aquellas aguas no llegaban a su destino. En ese mismo siglo, 300 toneladas de oro y 9.000 de plata desaparecieron de los galeones españoles a manos de los piratas o merced a las violentas tempestades en esas aguas embravecidas.

Diez hombres de Cabo Kennedy decidieron formar un club a principios de los años sesenta. En su tiempo libre se dedicarían a cazar tesoros submarinos. La actividad podría ser, se dijeron, deportiva y —con suerte— lucrativa. Llamaron a esta sociedad Ocho Reales, y en cuanto obtuvieron permi-

El rastreador de galeones John Gafque asegura que ha dado con el paradero de la «Pinta»

so en sus trabajos pusieron rumbo a las costas de Florida. Dan Thompson, uno de los buceadores, no tardó en ver su intento coronado por el éxito. Sacó dos mil monedas de plata pertenecientes a uno de los once galeones españoles de la Flota de la Plata, hundida en 1715. Cuatro años más tarde, las riquezas rescatadas del fondo del mar alcanzaban un valor que sobrepasaba la cifra de tres millones de dólares. Kip Wagner, responsable de que el equipo de Ocho Reales se lanzase a la empresa aventurera, había entrado en contacto con el legado de los barcos españoles en 1940.

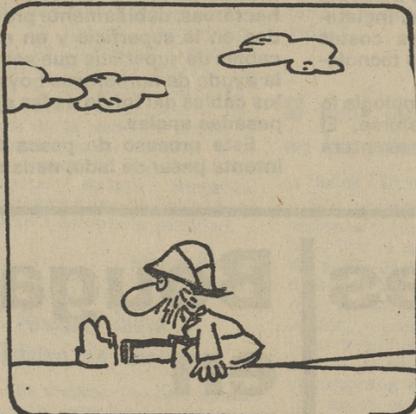
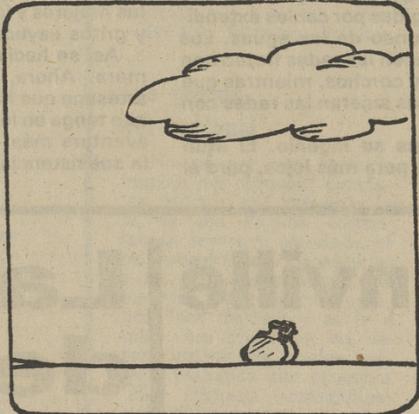
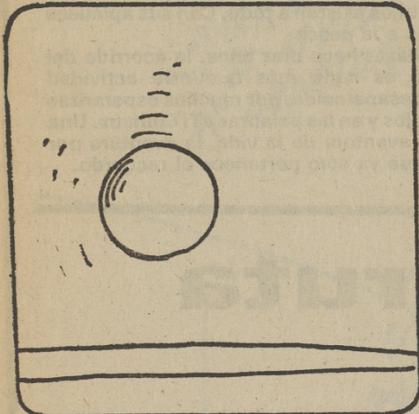
Dueño de una constructora en Sebastián (Florida), paseaba Wagner por la playa junto a uno de sus empleados cuando éste se agachó y recogió algo de entre la arena. Dio un par de patadas y aparecieron varios objetos más. Cuando los limpiaron convenientemente descubrieron que se trataba de monedas de plata acuñadas en 1714.

Contaron con ayuda española

Kip Wagner estudió diversos microfilmes que le enviaron desde el Archivo de Indias en Sevilla, llegando a saber que entre Sebastián y Fort Pierce habían quedado enterrados diez galeones, más de mil hombres y catorce millones de dólares en alhajas y metales preciosos. En 1964, su equipo logró sacar del agua 3.700 monedas de oro y más de 200 libras de plata en piezas de ocho reales, gracias a un viejo barco y algunos equipos de buceo que había adquirido la Real Eight Corporation. Un sobrino de Wagner, en un golpe de suerte, llegó a encontrar en la playa una cadena de oro de tres metros y medio de longitud, con 2.176 eslabones de oro macizo y un valor actual aproximado de 50.000 dólares. Experiencias como ésta han hecho que Wagner vaya pregonando por ahí,

El equipo de Kip Wagner ha logrado recuperar joyas y oro por valor de más de tres millones de dólares

Los viajes de RAMON



en busca de barcos hundidos

de tesoros

e incluso haya escrito un libro afirmándolo, que «hay millones bajo el mar».

La «fiebre del oro submarino» no tardó en brotar. Mel Fisher, un submarinista norteamericano, rescató barras de plata, cañones y joyas por valor de 500 millones de dólares, supuestamente del «Nuestra Señora de Atocha», hundido en 1622, cerca de las islas Marquesas. Otro experto en rescates de tesoros, el físico John Gafque, ha mantenido la teoría de que conoce exactamente dónde naufragó «La Pinta», así como el paradero de varios navíos hundidos. En compañía de Olin Frick, Gafque asegura que no tardará en descubrir y recuperar las 900 barras de plata, los 150 lingotes de oro y las 250.000 monedas de plata que llevaba a bordo el «Nuestra Señora de Atocha», el tesoro submarino más rico del mundo.

En 1979, Burt B. Webber, Jr., descubrió frente a las costas dominicanas los restos del «Concepción», hundido en 1641. Sacó doblones por valor de 40 millones de dólares, que tuvo que repartir al 50 por 100 con el Gobierno de Santo Domingo y su propia compañía, la Sea Quest International. El hallazgo de Webber se logró basándose en la expedición de sir William Phips, gobernador británico de Massachusetts, quien en 1667 consiguió rescatar 32 toneladas de plata del cargamento del «Concepción».

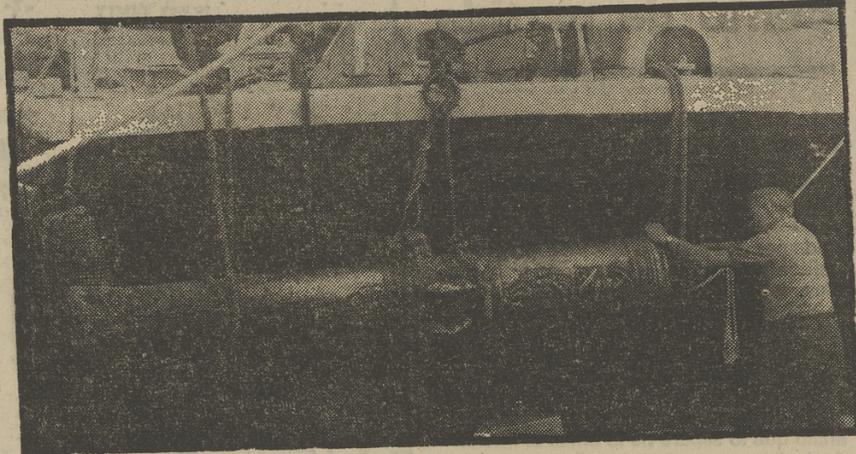
No sólo se rescatan galeones

Los equipos de buceadores no se dedican exclusivamente al material procedente de los naufragios de la flota española. Hace tres años, el Gobierno nipón ofreció un acuerdo a las autoridades de Moscú. Habiendo encontrado los restos del buque «Almirante Najimov», de la Marina zarista, hundido durante la guerra ruso-japonesa de 1905, Japón proponía a cambio la devolución de las islas Kuriles, que la URSS ocupó a finales de la segunda guerra mundial.

Aparte de su valor histórico, en las bodegas del navío, de 8.524 toneladas, se hallan lingotes de oro, platino y otros metales por valor de unos 4.000 millones de dólares. Por las mismas fechas fue localizado al norte del



Cada punto indica el lugar aproximado donde se encuentran navíos hundidos, portadores de tesoros españoles.



Un cañón del siglo XVII es rescatado por una Zodiac del equipo de cazadores submarinos de tesoros

puerto soviético de Murmansk el crucero británico «Edimburgo», hundido en 1942 con un cargamento de lingotes de oro evaluados en 50 millones de libras, destinado en su tiempo a pagar a los americanos material bélico. Durante más de veinticinco años, empresas especializadas en el rescate submarino de Noruega, Reino Unido y la URSS

trataron sin éxito de localizar el navío hundido. Fergus Hinds, director de operaciones de la empresa británica de salvamento Risdom Berzley, aseguró que podía hacerse el rescate en cuanto las autoridades diesen su «visto bueno» a los trabajos. Con todo, la labor viene a romper la calificación que el Ministerio de Defensa británico dio al «Edimburgo»: «cementerio de guerra», intocable para no molestar el descanso de los muertos encerrados en sus cabinas desde abril del 42.

Cuatro millones de dólares se emplearon, para sacar de las aguas del Canal de la Mancha, el galeón inglés «Mary Rose», en octubre del 82. El príncipe Carlos de Inglaterra supervisó la tarea del rescate. El navío se hundió en 1545, ante los ojos de un Enrique VIII estupefacto, por exceso de carga en la quilla y en los marineros que, según todos los indicios, habían agarrado una solemne borrachera. Construido para luchar contra la Armada francesa, el «Mary Rose» se fue al fondo sin haber disparado ni un solo cañonazo. La empresa de salvamento de buques hundidos fue patrocinada por el príncipe Carlos, que veía como cuestión de honor la recuperación del buque de la época Tudor. La operación culminó con la salida del mar de la nave de 600 toneladas, que no tenía dentro ningún tesoro, pero sí varios barriles de licor vacíos.

Fischer localizó el navío «Nuestra Señora de Atocha», hundido en el siglo XVII, en las costas de Florida



Un mortero de bronce, junto con diversas monedas de oro y plata, es limpiado por un experto restaurador

Según el director del Instituto Antártico Chileno

La Antártida debe ser colonizada

«La Antártida debe ser colonizada y las bases chilenas reestructuradas debido a la importancia geopolítica que ello implica», ha manifestado recientemente el director del Instituto Antártico Chileno (INACH), Pedro Romero Julio.

En el curso de una conferencia pronunciada dentro de la programación del «Mes del mar», Romero propuso no sólo colonizar la zona sino, también, incentivar las investiga-

ciones científicas y promover el turismo hacia la región. En su exposición, el director del INACH rechazó de plano la posibilidad de que ese territorio sea internacionalizado o declarado patrimonio común de la Humanidad. Señaló, por otra parte, que el mundo entero mira hacia la Antártida porque es una tierra con futuro y en la que hay posibilidad de explotar grandes recursos minerales y vivos.

Al exponer los antecedentes históricos el

conferenciante puntualizó que las expediciones de aventureros del pasado fueron reemplazadas por el «interés increíble» que ha aflorado en el presente. Finalmente y refiriéndose a las riquezas del lugar, dijo que hay posibilidad de encontrar hidrocarburos en el mar de Bellinghausen, en la plataforma continental, entre los 75 y 90 grados de longitud y al sur del paralelo 65, así como en la parte occidental de la tierra de O'Higgins.

CORREO
DEL
AVENTURERO

3

Nuevos Horizontes

Queridos amigos de Carretera y Manta: Quiero, en primer lugar, felicitarlos por mantener ese suplemento, que trae un soplo de aire fresco entre la información general de un periódico. Para quienes creemos que siempre hay algo más del horizonte, que siempre hay algo más de lo que pensamos dentro de nosotros mismos, vuestras páginas suponen una cita semanal a la que acudimos con mucho placer. Especialmente porque no nos habéis presentado unas páginas grandilocuentes, con excesivas pretensiones, sino un panorama sencillo, ameno y variado, de las cosas que se han hecho y que se pueden hacer por el mundo. No pretendéis más que contarnos cosas, y contarlas de forma divertida. Y eso está muy bien.

Me parece muy interesante, como documentación histórica, vuestra sección «Espejo de la aventura», especialmente porque gracias a ella estoy conociendo hazañas de personas a las que —lo confieso humildemente— nunca había oído nombrar. Por cierto, os felicito por la elección del nombre de vuestro suplemento. «Carretera y manta» es perfecto, sencillo y elocuente. Y muy español.

Juan Carlos PEREZ DAVILA

Astronautas soviéticos

Me pareció muy interesante vuestro informe sobre la aventura espacial de los cosmonautas soviéticos. Observo, por cierto, que los autores de la información eran rusos, lo que le confería al tema un encanto especial. Soy un apasionado de los temas del espacio, y me gustaría contactar con los autores de ese artículo para que me suministraran información sobre el tema de los vuelos de la URSS.

Luis M. GARCIA NIETO

N. de la R.—La información a la que alude nuestro lector nos fue suministrada a través de unos amigos de la agencia de noticias soviética Novosty. Quizá dirigiéndose a ellos pueda obtener los datos que necesita. Su teléfono en Madrid es el 413 47 11.

Chicas aventureras

Estoy siguiendo con sumo interés la publicación de «Carretera y Manta», un suplemento que se ha hecho esperar en toda la Prensa nacional.

Lo que me impulsa a escribirles a ustedes es el deseo de obtener alguna información sobre asociaciones de viajeras internacionales por rutas insólitas. Han leído bien, sí, me refiero a mujeres que se sientan cautivadas por la aventura que aguarda en los lugares más imprevisibles y remotos. Sé de sobra que hay muchos grupos de este tipo en España, pero siempre están pensados para hombres y, si de vez en cuando va alguna chica, es porque no ha encontrado una agrupación femenina en la que integrarse. Espero me den noticias de posibles iniciativas en este sentido.

Lucía LOPEZ CARDOSO

4

ESPEJO
DE LA
AVENTURA

El conde de Bougainville, en Tahití



M. A. MARTINEZ PUJALTE

Louis Antoine de Bougainville fue un navegante francés del siglo XVIII, cuyo nombre ha sido muy citado por los medios de comunicación a raíz de la guerra de Las Malvinas. El fue quien, tras haber fundado una colonia en el citado archipiélago, lo entregó a los ingleses. Por su personalidad multifacética, —pues además de marino era diplomático, matemático y hasta filósofo de salón—, podría figurar con todos los honores como personaje de la obra «El siglo de las luces», de Alejo Carpentier.

Aunque el conde de Bougainville fue el primer francés que dio la vuelta al mundo, me limitaré, en esta ocasión, por imperativos de espacio, a reseñar su aventura en Tahití, a donde llegó el 2 de abril de 1769 a bordo de la fragata «Bordeuse» y su buque de escolta «Etoile». Nada más anclar ambos barcos en una tranquila bahía fueron abordados y saludados por una infinidad de piraguas llenas de nativos y de mujeres que, según la descripción dejada por el aristócrata aventurero, «no tenían nada que envidiar, en cuanto a la belleza del rostro, a la mayor parte de las europeas y que, por la hermosura del cuerpo, podían competir ventajosamente con todas. La mayoría de estas ninfas estaban desnudas. En cuanto a sus compañeros, no había hombres mejor hechos ni mejor proporcionados; en ninguna parte se encontrarían tan bellos modelos para pintar a Hércules o a Marte. En el país reinaba todavía la franqueza de la edad de oro...»

En el transcurso de su larga estancia en Tahití, Bougainville quedó maravillado con la inocencia de estos salvajes, como décadas más tarde le ocurriría a su compatriota, el pintor Paul Gauguin, y, particularmente, se sentía enternecido con sus defectos infantiles. Fiel al espíritu de su siglo, sentía los ideales preconizados por Rousseau del «buen salvaje» ajeno a la sofisticación corruptora de la civilización. «En la isla, —escribió al respecto—, ninguna guerra civil, ningún odio particular, aunque el país esté dividido en pequeños cantones, que tienen su señor independiente. Las casas están abiertas. Cada uno recoge los frutos del primer árbol que encuentra. No hay propiedad sobre las cosas absolutamente necesarias para la vida. Todo es de todos».

Otro aspecto que llamó vivamente la atención de Bougainville, fue el hecho de que, mientras el europeo se viste y adorna para ir por el mundo, el tahitiano, cuando está vestido, se desnuda para honrar al extranjero. Las mujeres lo hacían tanto como los hombres, lo que le hizo señalar que allí «Venus era la diosa de la hospitalidad».

No obstante, no todo era un cuadro idílico, a manera de Arcadia tahitiana, que los grandes defectos de los nativos eran su proclividad al robo y la indiscreción. Esto no fue óbice para que la partida fuese desgarradora y que, hasta el intrépido conde de Bougainville, arrojase lágrimas de dolor cuando los barcos se hicieron a la mar.

Tahití, joya de la Polinesia

Rutas del Pacífico

JAVIER M. GONZALEZ

Vacaciones, aventura, sol, playas, son conceptos que en más de una ocasión habrá asociado usted con las islas del Pacífico. Nombres como Hawai o Tahití, han constituido, sin lugar a dudas, el sueño imposible de muchos españoles. Estimulados por el cine —norteamericano, que para eso lo tienen más cerca—, ¿cuántas veces habremos soñado con esas playas —y esas nativas, dicho sea de paso—. Tahití está lejos y, solamente el viaje, supone un desembolso importante de dinero. Pero no es imposible hacer realidad un viaje así.

Los Angeles, punto de partida

La isla de Tahití —Polinesia francesa— pertenece al conjunto de islas situadas al este de Australia, que responden a la clasificación genérica de la Polinesia. Como casi todas estas islas, es de origen volcánico. En concreto, Tahití está constituida por dos grandes volcanes apagados, unidos por el istmo de Taravao. El pico más elevado, el Orohena, alcanza una altura de 2.237 metros. Excepto en el noreste, con acantilados frente al mar, la isla está rodeada por un arrecife de barrera de coral, que ha favorecido la construcción de una estrecha llanura litoral. Algunos pasos permiten atravesar el arrecife y penetrar en el anillo que lo separa de la orilla. El interior de la isla, montañosa, está cubierto de bosque con un sotobosque en el que predominan la lautana, el guayabo y el helecho.

El clima es de tipo tropical, con temperaturas elevadas. La media anual se sitúa en los veintisiete grados centígrados. La tem-



peratura está suavizada por la influencia constante del alisio y las precipitaciones abundantes. La media de precipitaciones en la capital, Papeete, es de mil novecientos milímetros cúbicos anuales.

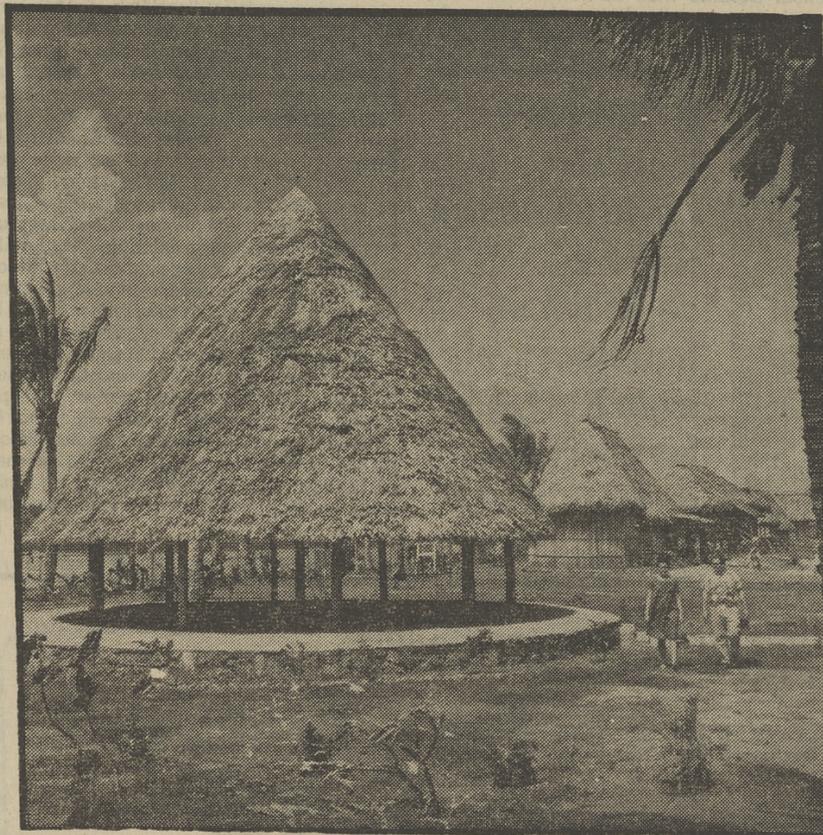
La isla está poco habitada. La mayor parte de la población se encuentra en la costa, donde se halla también la capital. La población indígena, de raza polinésica, se encuentra actualmente muy mestizada. Los chinos y europeos viven principalmente en la capital, que alberga la mayor parte de la población tahitiana.

Papeete, además de ser la capital y el centro administrativo y comercial, es el centro turístico por excelencia y uno de los puertos más legendarios del Pacífico Sur. Puede visitarse también uno de los lugares de peregrinación más antiguos de la isla: el Marae de Arahurabu, los jardines de Papeari y el museo Gauguin.

Moorea es una isla vecina, a la que se puede llegar por barco. Es recomendable una excursión a las famosas bahías de Cook y Papeoai, dominada la primera por el montículo Moua y separadas las bahías por el monte Rotui, ambos considerados sagrados y eternos testimonios de la bella leyenda protagonizada por el héroe tahitiano Pai y el demonio Hiroi.

La tercera isla que el viajero no debe dejar de visitar en su visita a la Polinesia, es Bora Bora, que posee una de las más bellas lagunas de toda la Polinesia. Esta se halla rodeada por los picos Pahia y Temanu. La distancia entre Bora Bora y Papeete, supone unos cincuenta minutos de vuelo.

Aunque la cultura indígena tiene su propia personalidad, la población se halla bastante mezclada, como consecuencia de las inmigraciones que ha soportado. Entre ellas, las dos más importantes es la china y la europea. De todas las maneras, no son las manifestaciones artísticas lo que puede empujar al viajero a acercarse hasta aquellas islas, a pesar de Gauguin. Sino que los paisajes exóticos y la lejanía, con toda la leyenda del Pacífico es lo que puede atraer más intensamente al visitante. Y ahí puede encontrar todo eso.



COMO LLEGAR

La comunicación desde España es complicada. Lo más fácil es desde los Estados Unidos, concretamente desde Los Angeles. Para el aventurero, ésta puede ser la etapa previa donde puede conseguir un trabajo temporal que le permita costearse el viaje a las paradisíacas islas del Pacífico. Desde ahí mismo se

le ofrecen también las comunicaciones con los otros archipiélagos, como las Hawai y las Fidji. Si tiene todavía medios económicos y suficiente ánimo para conseguirlo, podría ser interesante hacer extensivo el viaje a las vecinas —relativamente— Australia y Nueva Zelanda. Si alguien se decide, que nos lo cuente.

CARRETERA Y MANTA
es un complemento de viajes
y aventuras coordinado
por la sección
de reporteros de PUEBLO