

carretera y MANTA

Complemento de

viajes y aventuras

PUEBLO

Núm. 1 - Martes 29 de marzo de 1983



Foto Jorge FERNANDEZ

Un estado de ánimo



Vicente TALÓN

La aventura, como la devoción religiosa o la emoción política, tal vez se trate, más que otra cosa, de un estado de ánimo. Desde que el mundo es mundo, millones de personas se han echado a los caminos en busca de sensaciones inesperadas, de desafíos que vencer, de lo inhabitual. Quisieron vivir, en definitiva, eso que ha sido dado en llamar «la aventura». Pero sin necesidad de proveerse de difíciles visados, ni de arriesgar la piel, son también muchos los que disfrutaron a su manera otras experiencias enmarcables en los parámetros de lo aventurado: desde una conducción por carretera jugando con la velocidad y los controles radar de la Guardia Civil, al abandono de un puesto de trabajo convenientemente pagado y seguro, por otra tarea que a lo mejor sale bien o que, a lo peor, arroja al interesado sobre la áspera playa del desempleo.

PERSONALMENTE no me considero un aventurero; de ahí mi sorpresa y, en principio, mi rechazo a asistir a una mesa redonda convocada sobre el tema. Es verdad que a lo largo de muchos años de intensa dedicación profesional asistí a numerosas situaciones conflictivas en escenarios internacionales muy variados. He tenido que caminar

con tropas gubernamentales y con guerrilleros por junglas, sabanas y desiertos; he sufrido bombardeos y tiroteos; debí vestirme una vez de misionero para entrar en un país donde me tenían puesta la cabeza a precio, y he salido expulsado, de otro, en la madrugada rumbo a un destino que pensaba podía ser incierto... Pero todo esto no lo he hecho en aras de la aventura, sino para cumplir con mi obligación como periodista.

AL terminar la guerra arabo-israelí de octubre de 1973, que fue tremenda y a la que asistí más en directo de lo que hubiera deseado, me consideré satisfecho por las informaciones recogidas y las fotografías tomadas en primera línea. Pero no creí haber corrido una aventura. Quien sí me pareció un aventurero y le dediqué, por ello, una breve crónica, fue un paisano mío, alicantino, que sin más báculos lingüísticos que el valenciano y el castellano, estaba realizando su enésimo viaje por Oriente Medio... vendiendo chocolate. ¿Pero cómo vender, en un idioma que allí nadie entiende, un producto que, como el chocolate, se derrite con los grandes calores locales? Esa sí que era, de verdad, una aventura.

La aventura sigue viva

En el Club PUEBLO se ha dado cita la aventura. Coincidiendo con la aparición de este suplemento semanal, tuvo lugar un coloquio-debate en el que participaron unos cuantos de esos hombres y mujeres, españoles, para los que el mundo resulta demasiado pequeño. Corresponsales de guerra, mercenarios, misioneros, aeróstatas, navegantes, viajeros de toda índole, fascinados todos por descubrir lo que se oculta más allá del horizonte, estuvieron con nosotros, contándonos sus experiencias y proyectos. Vicente Talón, Jesús González Green, Enrique Meneses, entre otros, abren para los lectores de PUEBLO las puertas de su mundo.

En busca de los TUAREG

La "Idus de marzo" regresa de la Antártida
Darwin y la expedición del "BEAGLE"

Una forma de interpretar la vida

VIVIR no es una meta que se alcanza con la muerte. Es el camino, y éste, como decía Machado, «se hace al andar». La actitud vitalista del individuo crea la aventura del vivir frente al pasivismo (o pasotismo) de los que han adoptado otra vida después de la muerte y hacen de ésta una mera transición, un «valle de lágrimas».

LOS aventureros son gente optimista, quieren el mundo que les circunda y lo quieren en función de los obstáculos que levanta ante él. La aventura es ponerse, con más frecuencia de lo normal, ante el obstáculo por el placer de vencerlo. La historia del hombre es la de su lucha constante entre él y las fuerzas naturales, pero en el caso del aventurero no existe odio ni rencor hacia lo adverso. Es la forma deportiva de admitir la lucha como algo consustancial con la vida misma. Sin lucha no habría esfuerzo ni existiría civilización. Hay quienes se encierran en la convicción de que luchar no sirve de nada y que todos tenemos un destino trazado que inexorablemente nos lleva al fin. Son los primeros los que han moldeado nuestro mundo, porque su inconformismo ha cambiado la faz de la tierra. Los segundos han seguido amoldándose a lo que otros, con su esfuerzo, han conquistado.

UN país como España debe más a su aventura que cualquier otro país de la tierra. De ahí la necesidad de potenciar ese espíritu de conquista de uno mismo, ese deseo de ponerse a prueba ante la adversidad, el ánimo de elegir caminos más difíciles y de abandonar los apacibles senderos. En los últimos tiempos son muchas las iniciativas —siempre de espaldas a la sociedad oficial— las que intentan devolver al español su universalismo, su curiosidad planetaria, su comunión con pueblos y tierras que tantos millones de hombres que nos precedieron han glorificado. Toda iniciativa, en ese sentido, merece un fuerte aplauso por parte de los españoles que creemos en la aventura.



Enrique MENESSES

2

BAZAR

Libros

Viaje a través de la aventura



«HEROES DE AVENTURA», SALVADOR VAZQUEZ DE PARGA, PLANETA, 1983. 265 PAGINAS

La literatura del Romanticismo hizo nacer un nuevo héroe de ficción, fascinado por la aventura. Desde entonces, la novela de aventuras se ha ido desarrollando en diversos sentidos, brotando de sus páginas heroicas figuras de seres cuya existencia se encuentra ligada al mar, el espacio, la ciencia, la selva, la justicia... Héroes en sentido puro, sublimación y compendio de las virtudes humanas, que han llegado a convertirse en mitos populares, con una influencia que, siempre de modo creciente, subsiste hasta nuestros días.

La novela de Salvador Vázquez de Parga es, a su vez, una aventura a través de personajes, que van desde Robinson a Tarzán, de Sandokán a los tres mosqueteros, del capitán Nemo a Conan, de Gulliver al Hombre Invisible... Todo ello, mediante un detallado análisis de sus respectivas personalidades, unido a una serie de consideraciones literarias que aumentan el interés de la obra y enriquecen su atractivo contenido.

«Héroes de la aventura» es un libro ameno, cargado de sueños y nostalgias, que reaviva los recuerdos de quienes leyeron novelas de aventuras y despierta el deseo de leerlas en aquellos que, por desgracia para ellos, no lo hicieron.



La revista del nómada

«Aventura» es una revista mensual, a todo color, cuyo número 1 acaba de aparecer en los quioscos españoles. La dirige Jesús González Green, y en ella se dan cita todas las vertientes del apasionante mundo de la aventura: viajes, paracaidismo, navegación... Los protagonistas de diversas hazañas cuentan sus experiencias y proyectos, constituyendo «Aventura» un punto de cita para todos aquellos a quienes el mundo les viene demasiado pequeño. La recomendamos encarecidamente, a pesar de las 300 pesetas que cuesta cada ejemplar.



Juan Adolfo Eli y Fernando Ramos, el navegante solitario y el náufrago.



Juan Manuel Feliz: la selva en Rafael Esteban: el misionero-aventurero.



Jesús GONZALEZ GREEN

Debate en

“La aventura es una actitud ante la vida”

CORRESPONSALES de guerra, náufragos, misioneros, mercenarios, viajeros en globo, aventureros variopintos e incluso un niño que atravesó el desierto con su madre... tales fueron los insólitos participantes en el debate sobre «La aventura», que tuvo lugar en el Club PUEBLO. Estos hombres y mujeres que fueron, o son todavía, aventureros, fascinados todos ellos por la pasión ante el riesgo y lo desconocido, expusieron largamente sus más destacadas vivencias, debatiendo el tema moderados por Enrique Meneses, realizador del programa «Los aventureros», de Radio Nacional de España, y coordinados por Juan Manuel Golf, jefe de relaciones externas de PUEBLO.

Abrió el coloquio Enrique Meneses, que definió la aventura como «la voluntad de ponerse en una situación tal que suponga tener que vencer unos obstáculos muy fuertes para triunfar en la empresa que se lleva a cabo y, si no se consigue, sentirse plenamente defraudado». Michel Bibin, continuando con las definiciones, citó a Oscar Wilde, para quien la aventura significaba «falta de organización». Todos vinieron a coincidir en que la aventura, para que pueda calificarse de tal, ha de llevar implícita una dosis de improvisación, de riesgo y de inseguridad. No obstante, Juan Adolfo Eli sostuvo, en contraposición con otros de sus compañeros, que a la hora de abordar un riesgo había que hacerlo con un mínimo de garantías.

Juan Adolfo Eli es un ingeniero gemólogo que siempre trabajó en Galicia. «Estaba harto de ver todos los días la ría de Arosa, de dar siempre las mismas clases y de hacer habitualmente lo mismo»; y por estas razones, no por medir sus fuerzas contra los elementos de la naturaleza, emprendió un viaje en solitario, de Galicia a Canarias y luego a Barbados, para llegar finalmente a Yucatán. Lo realizó en un velero de seis metros y medio, y se marchó el solo.

Pero afrontó la travesía con unos mínimos de seguridad; sus conocimientos sobre navegación son muy completos y pudo hacer el viaje sin problemas. Por ello aconsejó a Fernando Ramos, náufrago e una travesía en catamarán por el Atlántico, que no realizará otra vez su aventura en las mismas precarias condiciones en que lo había hecho anteriormente.

Fernando Ramos intentó cruzar el Atlántico en un catamarán toronado con Alberto Franco; partió desde Tenerife y debían llegar a Venezuela. Tuvieron varias enfermedades de piel, no podían descansar en ningún momento y viajaban continuamente empapados de agua. Pasaron

por graves dificultades; cuando finalmente se hundieron, el aparato que habían comprado en Canarias, de segunda mano y con la batería recién caducada, les respondió milagrosamente y transmitió señales a un satélite soviético. Gracias a ello se pudo llevar a cabo su salvamento, lanzándoles bengalas desde un avión y recogiendo posteriormente en un barco. Repetirán el intento en noviembre o diciembre de este año y corregirán los fallos que tuvieron, pero lo harán en las mismas condiciones.

Juan Manuel Feliz también volverá a llevar a cabo su fracasada travesía por el Orinoco en piragua; anteriormente realizó otra por el río Paraná junto con algunos compañeros. En la próxima ocasión, la iniciará siguiendo la ruta de Humboldt en sentido inverso, desde el alto Orinoco, situado en Santa María de las Guaiacas.

GLOBO DE 900 PIEZAS DE TELA

No solamente hubo aventuras marítimas. Los asistentes al coloquio demostraron que se puede viajar en cualquier tipo de transporte, desde un globo, una vespa o un tractor hasta simplemente «a dedo» o realizar hazañas como las propuestas por Julio Verne en sus libros de viajes. Josep María Lladó Costa, ingeniero aeronáutico, cosió unas novecientas piezas de tela para construirse un globo con su amigo Joan y partieron a Banzibar con vientos adecuados, siguiendo la ruta exacta del viaje en globo de Julio Verne, quien al parecer cometió algunos errores en sus cálculos, ya que tras once meses de ruta, sus émulos tuvieron que detenerse en espera de que llegaran corrientes de aire más favorables, que no se producirían hasta cuatro meses más tarde. Ante ello optaron por regresar.

RECORRIÓ EL DESIERTO EN VESPA CON SU HIJO

Isabel Corral, una auxiliar técnico sanitaria, llevó a cabo una travesía en Vespa por el desierto del Sahara hasta Tamarranset en compañía de su hijo Miguel Ángel, de diez años de edad. La aventura, que tuvo que financiarse por sus propios medios, puesto que la casa Vespa «no ofreció ni una bujía», se produjo sin problemas, pese a que las dificultades en África se agravan más por el hecho de ser mu-

jer. «A veces me miraban un poco raro —dijo Isabel—, pero nunca tuve problemas.» En determinados países del África negra no se permite la entrada a mujeres jóvenes si no es en compañía de un hombre.

Isabel coincide con Carlos en señalar que las peculiaridades del transporte que utilizaron para hacer sus respectivos viajes eran producto de su escasez de medios, que les impedía hacerlos de otra manera; no fue por razones de exotismo. Carlos Santos eligió como vehículo un tractor para cruzar el Sahara, y tras 8.000 kilómetros de recorrido lo vendió en Camerún. Su compañero de viaje se tiró un día al río Níger para tomar un baño, y debido a un golpe muy fuerte quedó parapléjico. Actualmente prepara expediciones a África en autobús para disminuir los físicos; ni siquiera puede escribir con sus manos, pero no ha perdido el espíritu de aventura.

Periodistas, misioneros, mercenarios, fotógrafos o sencillamente gente que en momentos determinados tienen que pasar por una serie de experiencias para ganarse la vida, constituyen otra tipología de «aventureros», de seres que han arriesgado mucho también a veces de manera inconsciente, en otras ocasiones por sus características personales. Michel Bibin, Jesús González Green, Enrique Meneses, Vicente Talón, Rafael Esteban o Alberto Satrustegui han vivido momentos apasionantes. Michel Bibin fue miembro del equipo de Rodríguez de la Fuente, realizó múltiples viajes por el alto Orinoco y el Amazonas, así como descensos en balsa por diversos ríos; ha presenciado ocho revoluciones en África y dos guerras en Israel, e hizo una expedición a Groenlandia. Actualmente es uno de los miembros del proyecto español a la Antártida, que se ha realizado con bastante retraso por problemas burocráticos, siendo su éxito sólo parcial.

Jesús González Green es un periodista de TVE que trabajó en «Los reporteros», junto a Enrique Meneses; piloto, submarinista y corresponsal de guerra, asegura que la gente tiene pasión por la aventura: «El inconveniente es que en España se ve como algo inútil, incluso como algo peyorativo. Por eso no se financia. La aventura es una actitud ante la vida, no la finalidad con la que se va», dijo.

Vicente Talón, corresponsal y reportero de PUEBLO, ha estado en todos los conflictos desde 1961. En una ocasión, encontrándose junto a González Green en plena guerra del Sinaí, charlaban de las locuras que hacían los alpinistas: «¡Vaya riesgos que corren! —decían—. ¡No sé cómo tienen valor.» Mientras hablaban de esta manera, se encontraron con un bom-

carretera y MANTA



Miguel Angel Pumarega y su madre, Isabel Corral: recorrieron el desierto en Vespa.



Jesús Turel: el mundo en auto-stop.



Carlos Santos: Africa en tractor.

3

Con la llegada del invierno austral

La "Idus de Marzo" regresa de la Antártida

Marta SAN MIGUEL

La goleta española «Idus de Marzo» ha iniciado el recorrido de vuelta, tras una expedición de carácter científico iniciada en enero, por la Antártida. El regreso se ha visto forzado por las inclemencias climatológicas y los fuertes vientos del Este que empiezan a soplar en las islas Shetland del Sur, anunciando la llegada del invierno austral.

Gracias a este viaje, realizado y financiado por españoles, nuestro país podrá ostentar una serie de derechos históricos por su presencia física en aquel continente, cuando expire la vigencia del Tratado Antártico, en 1991 y se proceda, posiblemente, al reparto de este territorio.

Esta primera expedición española, compuesta por un grupo de científicos, marinos y periodistas, y dirigida por Guillermo Cryns, se inició el pasado mes de enero, partiendo de Cangas de Narcea, para seguir hacia Vigo, de ahí a Las Palmas y, posteriormente, dirigirse a Tierra del Fuego, en la zona más meridional de Sudamérica.

A su paso por la llamada «caleta Visca», muy próxima a la base británica «C», se colocó una placa conmemorativa, que llevaba grabado el emblema de la Asociación Española en la Antártida y un texto que decía: «Primera expedición científica Antártida, 1983, a bordo de la goleta «Idus de Marzo». Dada la proximidad del lugar elegido a la base británica, se produjo una situación un poco tensa, al aparecer un helicóptero de reconocimiento perteneciente a un buque científico inglés. El asunto se resolvió rápidamente, e incluso el comandante de vuelo invitó al equipo de filmación a realizar una vuelta de reconocimiento por la zona.

El «Idus de Marzo» tenía previsto hacer la siguiente ruta: Cangas, Las Palmas, Recife, Río de Janeiro, Montevideo, Puerto Madryn, canal Beagle, cabo de Hornos, isla Pedro I, mar de Bellinghousen, isla de Alexander, canal de Sarmiento, base científica de Palmer, isla de Concepción, islas Shetland, isla Elefante y canal Beagle. El viaje se ha prorrogado hasta un tiempo límite; pero el verano austral está dando ya sus últimos coletazos y la expedición debe iniciar el regreso. En estos momentos debe de estar atravesando el canal de Hornos, si no ha tenido dificultades y todo sale como estaba previsto.

SUS RECURSOS PODRIAN ALIMENTAR A TODO EL TERCER MUNDO

La Antártida es un continente de 13 millones de kilómetros cuadrados, una dimensión equivalente a Europa y Australia unidas. La explotación racional de sus riquezas naturales, tanto del mar como de la Tierra, podría resultar decisiva en la economía mundial, a juzgar por los últimos estudios científicos que se han realizado sobre el tema. Se cree que bajo sus hielos se ocultan fantásticos yacimientos de petróleo, carbón y uranio; incluso se ha llegado a asegurar que los americanos descubrieron importantes reservas de gas y han tapado sus perforaciones, en espera de que termine el plazo del tratado del Antártico en 1991, para poderlos explotar. No obstante, los recursos más importantes que encierra este continente son los naturales, con los que se podría alimentar a todo el Tercer Mundo, según opiniones de algunos científicos.

El programa de estudio que ha llevado en proyecto la tripulación del «Idus de Marzo» está centrado, por una parte, en el estudio de la meteorología en esta región, cuyo papel en los procesos atmosféricos mundiales es de importancia vital. Por otro lado, se centra en una serie de investigaciones oceanográficas como son la comprobación de temperaturas, salinidades y oxígeno disuelto en el agua, cálculo de densidades, masas de agua, estudio de mareas, etc.

el Club PUEBLO

■ Corresponsales de guerra, mercenarios, misioneros, viajeros en globo, navegantes solitarios, exploradores y nómadas se dieron cita en nuestro diario para hablar de sus experiencias

■ "Colón tardó catorce años en salir de España, por culpa de la burocracia. Las cosas no han cambiado desde entonces"

(Enrique Meneses)



bardeo impresionante. Se preocupaban por los montañeros, sin embargo, no eran demasiado conscientes de los riesgos que corrían ellos.

En otro momento, Vicente Talón, que jamás se pierde las fiestas de las fallas en Valencia, se encontraba en Yemen del Norte durante la guerra; tuvo que visitar algunas ciudades y, si no atravesaba el frente, le resultaba imposible llegar a tiempo a las fiestas de su ciudad. «Era una auténtica zarabanda de disparos, pero pensé que se trataba de una "masclatá" adelantada y lo crucé; ahora es cuando me doy cuenta de lo que hice —manifestó—. Ya no voy a guerras; tras dieciocho años de estar en todos los conflictos, no he tenido ninguna enfermedad tropical ni me han volado la cabeza, pero tengo muchos compañeros a los que les ha ocurrido. El gusanillo sigue, pero calibre mejor el peligro.»

Alberto Sadrústegui se ha hecho especialmente popular por haber contraído matrimonio seis veces con mujeres africanas y dos con mujeres blancas. Su anecdotario es larguísimo: mercenario en el Zaire, cow-boy en Tejas, marino y navegante a vela, entre otras cosas. De momento ha parado un poco su aventura. «La mayor parte de las cosas que he hecho ha sido por necesidad, por sobrevivir», dijo. Proyectos no tiene ninguno, pero mañana puede ocurrírsele cualquier cosa.

«LOS AFRICANOS ME HAN DADO MUCHO»

Rafael Esteban Verastegui es sacerdote misionero, de los Padres Blancos. Estuvo viviendo en Ghana con los dagombas durante ocho años, y ha permanecido en cinco países diferentes, conociendo todas sus lenguas. En la actualidad sufre cáncer de piel, por lo que se le impidió que regresara a África. Trabaja en asuntos relacionados con aquel continente desde Madrid. Para Rafael Esteban «en todo misionero hay un nómada». Salió de España cuando tenía dieciocho años y no volvió hasta 1981. Puso de relieve la distinción entre «hacer una aventura de la vida y hacer una aventura en la vida». «Ambas cosas —dijo— son importantes y positivas.» A su juicio, en el caso de misioneros y periodistas, lo que se pretende es hacer de la vida una aventura. De cualquier manera «quien no tiene seguridad en sí mismo no realiza ninguna, ya que en todo momento hay que estar dispuesto a arriesgar lo que sea».

Para Rafael lo importante de la aventura es que relativiza todo, incluso hasta la fe; muchos misioneros de África entran en conflicto con Roma, precisamente por estar en contacto con un mundo muy distinto y porque llegan a comprender muchas costumbres, hábitos y formas de pensar. En relación a esto, Enrique Meneses recordó el caso de un animista de Ghana que murió en presencia de Rafael, sin que éste lo bautizara. A la pregunta de una monja, que le interrogó sobre si lo había bautizado, Rafael respondió que esa persona no necesitaba ser cristianizada. «Es otro concepto del cristianismo. A mí me han dado mucho más los africanos de lo que yo les haya podido dar a ellos.»

A lo largo del coloquio se pusieron sobre el tapete las dificultades que se encuentran en España para realizar una aventura, la apatía de muchos jóvenes con posibilidades, que, sin embargo, permanecen aquí sin un puesto de trabajo; la implantación de lo que se ha dado en llamar «la aventura programada» y la decisiva influencia de los aventureros en el desarrollo mundial y español a lo largo de la Historia.

LOS JOVENES, DESINTERESADOS POR LA AVENTURA

Las dificultades que pueden encontrarse en España para hacer una aventura no radican tanto en los gastos financieros que ello conlleva como en los numerosos trámites burocráticos por los que hay que pasar. «Recordemos —dijo Enrique Meneses— que cuando Colón quiso descubrir América tardó catorce años en poder salir de España.» Después de cinco siglos y numerosos avances técnicos, la situación administrativa apenas ha variado. La expedición a la Antártida sufre un retraso importante por esas razones y, según las experiencias de los asistentes al coloquio, el problema está muy generalizado. Por otra parte, la falta de información sobre los países del Tercer Mundo es absoluta. Según Meneses, hay que recurrir a manuales y organismos extrajeros para poder enterarse de las condiciones. Esta carencia de información repercute en aquellas personas que quizá se marcharían como cooperantes, con un título universitario, a trabajar durante un tiempo en otro país y tienen enormes dificultades para tramitarlo. «Lo dramático es que no tengamos nada programado con África ni con Iberoamérica», dijo.

Asimismo Enrique Meneses afirmó que «mucha gente piensa que la aventura es inútil. No se da cuenta que si hoy podemos coger un avión con todas las garantías es gracias a esos "locos" que en su día se arriesgaron». «Los aventureros han abierto las puertas. Los jóvenes se quejan de que no tienen trabajo... ¡Con la cantidad de trabajo que hay por hacer en el mundo!... En ese sentido, Rafael Esteban manifestó su misma opinión: «En los años sesenta —dijo— tuve ocasión de trabajar con jóvenes. Tenían mucha imaginación, ansias de conocer, de hacer cosas, de organizarse... Hace poco he vuelto a tener otra experiencia similar y me he sentido defraudado ante la apatía que demuestran.»

Por el contrario, González Green sostuvo que la gente tiene ansias de aventura, pero que como el Gobierno pone tantas pegas no pueden llevarlas a cabo, ante lo cual Josep María Lladó dijo que «lo necesario es que se produzca una mentalización en la gente; no se puede pretender que la Administración te aporte los medios».

FRUSTRACION DE LA AVENTURA PROGRAMADA

La publicidad imbuje en la masa ganas de tener aventuras, pero una aventura programada deja de ser tal cosa, se convierte en aventura ficticia, según Michel Bibin. Por encuestas realizadas en Alemania se ha llegado a la conclusión de que la mayor parte de la gente que viaja cuando realmente disfruta es cuando vuelve a su casa y ve los souvenirs, las diapositivas, fotografías y películas. Mientras están en ruta su obsesión es comprar, dejar grabados en una cinta todos los momentos.

Rafael Esteban aportó su visión de la «aventura programada», tan usual en la civilización occidental. «Nuestra civilización se va a morir de aburrimiento», añadió.

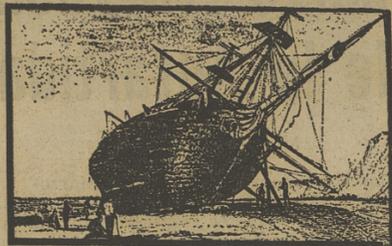
De momento aún quedan jóvenes y menos jóvenes con ganas de conocer otros lugares, aunque tengan que ir a dedo y con absoluta escasez de medios, como Jesús Turel que recorrió el mundo en auto-stop y próximamente partirá hacia Latinoamérica, o como cualquiera de los componentes de esta charla del club-PUEBLO, que proyectarán una nueva aventura si la anterior resultó un éxito, o intentarán la fracasada otra vez hasta que consigan llevarla a término.

carretera y MANTA

4

ESPEJO DE LA AVENTURA

La expedición del "Beagle"



El «Beagle», bergantín en el que Darwin efectuó su famoso viaje alrededor del mundo.

M. A. MARTINEZ PUJALTE

El biólogo inglés Charles Robert Darwin, aparte de su sedentaria condición de eminente figura de las Ciencias Naturales, y en función del cultivo y profundización de las mismas, vivió algunas interesantes peripecias viajeras, la más famosa de las cuales la constituye su periplo a bordo del navío «Beagle».

En 1831, el que con el tiempo sería autor de «El origen de las especies», cursaba estudios en el Christ College de Cambridge. Allí llegó un anuncio, que había sido remitido por uno de sus profesores, el botánico John Stevens Henslow, el aprendiz de científico presentó su solicitud, pese a la inicial oposición paterna, que poco después sería aceptada por el capitán del «Beagle», Robert Fitz-Roy.

Era tal el entusiasmo que le suscitó este viaje de circunnavegación que, en una carta escrita por el joven Darwin al citado capitán, días antes de zarpar, decía así: «Mi segunda vida comenzará en este momento, y será como un aniversario de cumpleaños para el resto de mi vida.» Sus premoniciones expectativas se verían muy pronto completamente satisfechas.

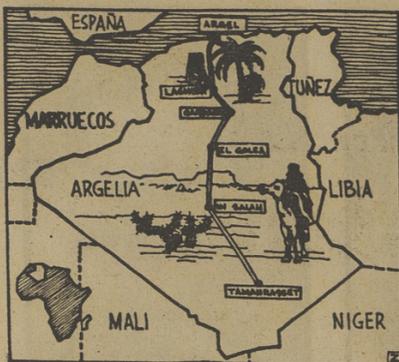
El 27 de diciembre de 1831, tras un mes de espera a causa de las adversas condiciones meteorológicas, el «Beagle», un bergantín de diez cañones y 235 toneladas, se hizo a la mar desde Davenport (Plymouth). Comenzaba así un viaje que, sin que haya en absoluto hipérbolo en la afirmación, lograría revolucionar el panorama de las Ciencias Naturales.

Unos años antes el capitán King, en una expedición de características muy similares, había trazado la ruta esbozando los mapas de esas ignotas tierras. En el transcurso del recorrido del «Beagle», que duró cinco años, Darwin anotó en su «Diario» todo tipo de observaciones de índole científica. Hitos y fechas importantes del itinerario fueron las siguientes: año 1832, del 16 de enero al 8 de febrero, Santiago e islas de Cabo Verde; 28 de febrero, llegada a Bahía (Brasil); 2 de noviembre, Buenos Aires, y 17 de diciembre, Tierra de Fuego.

Del 1 de marzo al 4 de abril de 1833 permanecieron en las islas Falkland (Malvinas para los argentinos); en agosto arribaron al Patagonés y Bahía Blanca; el 20 de septiembre, Buenos Aires y finalmente, por lo que respecta a ese año, el 3 de noviembre a Montevideo. 1834: durante el mes de enero, Port San Julián y estrecho de Magallanes; marzo-abril: islas Falkland de nuevo y Patagonia, y el 23 de julio Valparaíso (Chile).

En 1835, desde el 18 de enero al 21 de diciembre la expedición recorrió sucesivamente San Carlos (Chile), Valparaíso, Islas Galápagos, Tahití, Nueva Zelanda, Sidney. Al año siguiente, 1836, último del periplo, el «Beagle» partió en enero de Sidney y se detuvo, entre otros puntos, en King George, archipiélago Keeling-Mauricio, Ciudad del Cabo y Ascensión-Bahía, desembarcando finalmente el 2 de octubre en Falmouth (Inglaterra).

De toda esta variopinta experiencia, entrecerrada de aventura y de incursión rigurosamente científica, dejaría amplia y minuciosa constancia Darwin en su libro publicado en 1839, «Viaje de un naturalista alrededor del mundo».



La ruta del Gran Sur

En busca de los tuareg

Juan GIRON ROGER

El acceso a la capital de los hombres azules resulta un tanto laborioso, pero alcanzar esa meta bien merece el esfuerzo. En el sur de Argelia, en el antiguo reino de Antinea, se halla Tamanrasset, la puerta del desierto. El único camino hacia el Gran Sur es la carretera transahariana que, partiendo de Argel, discurre entre las dunas del Gran Erg (inmenso cúmulo de arena) occidental. Desde 1980, la pista se ha asfaltado en los 750 kilómetros anteriores a Tamanrasset y llegar allí es menos incómodo. El macizo montañoso de Hoggar trae a la mente imágenes fantasmagóricas de posibles réplicas lunares. Centro de confluencia de los nómadas del desierto, la ciudad que nos sirve de destino se alza llamativa para el viajero. Construida en arcilla roja, de ella parten las autopistas rumbo a Níger, Mali y Libia.

Antes de toparnos con los altivos tuareg, nómadas del desierto, que han sufrido el golpe de la civilización y ahora deben estar documentados y cumplir el servicio militar, debemos enfilar la carretera desde Argel (una capital muy europeizada) hacia la zona de Hoggar. Sólo después de un largo viaje hallaremos al targui sobre su camello, dentro de su «jaima» (tienda de campaña), blandiendo su «busaadi» (cuchillo), protegiéndose con el «shash» (velo negro que cubre la cabeza y la cara) y ofreciéndonos tres té. Una aproximación curiosa, cordial y humilde hará que nos abran su corazón y nos brinden su amistad.

Actualmente, las caravanas por el desierto están en franca decadencia. Por eso los tuareg han de sobrevivir vendiendo artesanía a los turistas. En cada oasis se alzan varios hoteles de una a cuatro estrellas, donde se puede comer por diez o quince dinares: cus-cús, lentejas a la

argelina o trozo de camello son los menús más extendidos.

En Laghuat el viajero hallará un complejo petrolífero en medio de las dunas. Una imagen fantasmagórica de gigantes de hierro levantándose entre las dunas. Al llegar a Ghardaia uno se topa con la famosa pentápolis, de la que destaca Beni Isguén. En esa ciudad los mazabíes —auténticos «puritanos del desierto»— velan por el cumplimiento de las antiguas tradiciones: no se le ocurra fumar o vestir «shorts», porque será severamente censurado. En El Golea los inmensos palmerales sorprenden al visitante, así como la riqueza del oasis. In Salah, el siguiente hito, presenta las típicas construcciones en barro del desierto, que sirven de antecámara a las gargantas de Arak, a 150 kilómetros al sur sede del antiguo reino de Antinea (la mítica Atlántida).

El punto final es Tamanrasset, junto a un pequeño oasis. Se ha levantado recién-



temente un aeropuerto y los montes de Assekrem constituyen otro polo de atracción turística, con picos escarpados de forma lunar. Cerca queda también la ermita del padre Foucauld, primero en vivir junto a los tuareg, en elaborar un diccionario con su dialecto y también primer religioso cristiano que murió a manos de un targui. Esa raza se va extinguiendo con el progreso. La absorción ha sido tan grande, que hoy la Asamblea Nacional Argelina (Parlamento) cuenta con dos diputados tuareg que han escapado del oficio de la artesanía y se han metido a políticos.

El equipo

LOS tuareg se hallan principalmente en el Sur. Si lo que pretendemos es adentrarnos en esa zona, no hay que olvidar ciertas normas de seguridad.

El recorrido por las pistas del Gran Sur requieren un vehículo potente, que haya sufrido una revisión profunda y dotado de los llamados «neumáticos Special Sahara», con un filtro de baño de aceite contra la arena, que podría llegar a deteriorar al motor en un momento dado. Un máximo de cuatro personas debe ir en el turismo, y cinco si se trata de un vehículo todo-terreno, con objeto de evitar riesgos. El coche deberá estar equipado con material para desarenar, tal como una pala de mango corto y placas perforadas. Asimismo conviene que cuente con piezas de recambio, bobinas con baño de aceite, bujías, correas, ruedas de respuesto y un utillaje completo de reparación mecánica, reserva de agua y de lubricante.

Para adentrarse en la zona sahariana es indispensable una reserva de agua (diez litros por persona entre ciudad y ciudad) y lubricante, reserva de viveres para dos días (los dátiles son un elemento socorrido, pero hay provisiones en los restaurantes del camino), un botiquín de primeros auxilios, un trapo blanco para señalización aérea, dos bombas

fumígenas (negra y roja), así como una brújula.

En caso de avería no es aconsejable alejarse del vehículo. En esa zona abundan los alacranes, de picadura mortal, que, junto con la terrible aspid, hacen de la cautela un elemento no sólo deseable, sino exigible. En el caso de que una violenta tempestad de arena se produjera, hay que detener el coche, oponiendo a la corriente la parte contraria al motor para protegerlo de las arenillas. Interesa circular con los neumáticos algo desahinchados para evitar que se llenen de arena con la ventisca. En todo caso se desaconseja el cruce del Gran Sur desde el primero de junio al 15 de septiembre debido a las temperaturas extremas y las frecuentes tormentas (cerca de 60 grados de día y menos de cinco por la noche).

Crema hidratante para los labios, pomada grasa para los labios, pastillas de menta o limón para la sequedad de garganta, gafas de sol, sombrero de ala ancha, prendas de lana y sacos de dormir para la noche, son algunas de las recomendaciones para el equipo de viajero.



Vacunas y documentos

AL emprendedor viajero español que ponga sus ojos en el recorrido que culmina en Tamanrasset no le hará falta visado alguno. Tan sólo con un pasaporte en vigor en el que no figure ningún viaje realizado a Israel y acreditar que se ha vacunado contra la malaria y la fiebre amarilla y bastará para que se abra el camino. Y ya se sabe, ancha es Argelia.

Los automóviles de los turistas se admiten con franquicia temporal. Se entrega a cada visitante en la Aduana un mapa y un documento en que se hace constar la duración de la estancia, que no puede exceder los tres meses. Existe obligación de suscribir una póliza de seguros fronteriza válida por tres, siete o veintidós días. Durante un tiempo se permite la tenencia de un fusil de caza y 150 cartuchos en franquicia.

Conviene llevar moneda española, aunque cualquier otro tipo de divisa está admitido. Cada dinar argelino equivale a unas veinte pesetas, y los precios de los hoteles son un tanto elevados. Por eso cabe dentro de lo posible dormir a un lado de la carretera, dentro del coche, junto al desierto, teniendo la seguridad de que no se va a sufrir ningún asalto. El Sur es especialmente tranquilo. Y la gente se caracteriza por su amabilidad hacia el extranjero.

Cómo llegar

CONVIENE llevarse con uno el automóvil si no se quiere tener que regatear con la casa Rent-a-Car local. Partiendo de Alicante, la compañía Romeu —representante en España de la Naviera Nacional Argelina— tiene en servicio semanal de ferrys que llevan a Argel en viaje de trece horas.

En clase económica cuesta 6.796 pesetas (más un 4 por 100 de ITE), pero no incluye la comida. Si se va en cabina, el precio sube a 10.759 pesetas (con el mencionado impuesto) y el viajero ya no tiene que preocuparse de preparar bocadillos.

Con una buena dosis de espíritu aventurero y una suma prudente —tirando a generosa— de dinero nacional en el bolsillo, quien se disponga a emprender la ruta de los Tuareg debe saber que su travesía habrá de hacerla por la autopista transahariana. Por delante esperan puntos de recorrido que difícilmente serán olvidados: Laghuat, Ghardaia, El Golea, In Salah y, finalmente, Tamanrasset.