

carretera y MANTA

Complemento de viajes y aventuras

PUEBLO

Lunes 30 de mayo de 1983

Aventura en el Himalaya

JESUS TUREL

EXISTE la idea generalizada de que al Himalaya sólo van las grandes expediciones alpinas que pretenden escalar el techo del mundo. Esto no es más que un mito, un concepto erróneo. Tampoco es cierto que para subir a algunas montañas y aldeas tibetanas de Nepal sea necesario un perfecto y sólido equipo de montañismo. Cualquier persona, en normales condiciones físicas, puede adentrarse en los paisajes mayestáticos de la cordillera más alta del planeta.

En Nepal hay dos grandes rutas de montaña: el camino hacia el Everest, partiendo de Kathmandú, y la ruta hacia Mustang, el reino más alto de la Tierra, al pie del Annapurna. La ruta del Everest, en la zona sherpa, está mucho más comercializada y, lógicamente, ha perdido virginidad y encanto natural. Por el contrario, la subida al Mustang está menos explotada y presenta con mayor autenticidad la vida en el Himalaya.

DE POKHARA AL CIELO

Para emprender el camino hacia Mustang hay que salir de Pokhara, uno de esos paraísos que aún existen en Asia. Se encuentra a los pies del Machapuchare, montaña mágica a la cual está prohibida su escalada por ser un pico sagrado. Está enclavada a orillas de un lago paradisíaco, donde se respira una inmensa serenidad. Pequeñas junglas de bambú y plantaciones de «ganja» rodean las chozas de barro anaranjado donde conviven los nativos con los «freakies», esa reducida especie de viajeros occidentales atraídos por el misterio y la paz de Oriente.

Desde Pokhara hasta el Annapurna transcurre una de las rutas comerciales más importantes entre China e India, atravesando el Tibet. En Pokhara se divisa una impresionante subida, un desnivel de más de cinco mil metros, donde se encuentran poblados de nepalíes y tibetanos en un estado primitivo, pero auténticamente virgen.

El camino presenta diversos trazados. Hay tramos que se asemejan a una infinita escalera al cielo. La primera escala importante es Sarangkot (1.676 m.), desde donde se contempla una de las más impresionantes vistas del Machapuchare. A los dos días de marcha se llega a Biretanti, una aldea con cierto estilo suizo, donde se puede descansar y darse un baño en un rápido de montaña. En una jornada se llega a Ghorapani (en nepalí significa «agua para los caballos»). Desde esta aldea es imprescindible contemplar el nacimiento del sol sobre la cordillera del Himalaya.

EL GRAN CAÑÓN DEL KALI GANDAKI

Un día de marcha y se presentará ante nuestros ojos el Kali Gandaki, el río sagrado y misterioso que nadie sabe dónde nace. El Kali Gandaki atraviesa «la Gran Brecha Himalaya», entre el Annapurna y el Dhaulagiri. Este río forma el cañón más pronunciado del mundo (mayor aún que el Gran Cañón del Colorado o las gargantas de Zambezi). Las escarpadas paredes del Kali Gandaki llegan a alturas superiores a cinco mil metros. A orillas de este río está Tatopani (en nepalí significa «agua caliente»). Aquí es casi obligado dos o tres días. Has atravesado nieve, junglas pobladas de monos, bosques de rododendros... al llegar a Tatopani descubrirás un paraíso en medio de un vertiginoso barranco, presidido por una montaña de 8.172 metros, el Dhaulagiri. En Tatopani crecen limoneros, todo tipo de vegetales y yerbas en un ambiente primaveral. Pero son las fuentes de agua sulfurosa el mayor atractivo del caminante. De las rocas brotan regueros de agua caliente, que, mezclada con la fría del Kali Gandaki, forman fosas templadas ideales para el baño y la pugna del cuerpo.

MUSTANG, EL REINO MAS ALTO DE LA TIERRA

A pocas horas de Tatopani un cartel anuncia la llegada al reino más alto de la Tierra.



Jesús Turel: un descanso en la ruta.

Así subimos al templo hindú más alto del planeta

Nepal apenas lleva veinticinco años abierto a los occidentales. Mustang todavía está prohibido a los viajeros. Sólo se pueden recorrer varias aldeas amparadas por el Kali Gandaki. Lete, Tukutche, Ghasa, Chimi, Dhampus son paradas irresistibles para el que desee convivir con los refugiados tibetanos tras la invasión china del Tibet. El camino está marcado por los «chorten», construcciones cónicas de piedras, donde está enterrado un lama. Las oraciones colgadas en la ruta indican que te aproximas a Muktinak, el templo hindú más alto del mundo, en la cara sur del Annapurna. La inscripción tibetana «O mani padme um», los rosarios de 108 cuentas, los caminantes y peregrinos ataviados con sus «chubas» (especie de «bata» de lana de yak, que utilizan durante todo el año) y los interminables rodillos tibetanos de oración, te hacen sentir que a cada paso estás más cerca de la civilización de los lamas, de la originaria cultura budista. En estas tierras conviven los monjes tibetanos refugiados en templos con los que años atrás fueron los más feroces guerreros, los únicos hombres que hicieron frente a la invasión china: los kampas, corpulentos jinetes, con trenzas negras y de rasgos similares a los extinguidos «pieles rojas» de Norteamérica. Jomoson es el pueblo más importante antes de Muktinak. Era el enclave fundamental en el intercambio de mercancías entre Tibet y Nepal. Aún hoy se puede presenciar el trueque de sal por gallinas. En Jomoson hay un reducido e indómito aeropuerto, donde se puede aterrizar desde Pokhara si el tiempo no lo impide. Se tardó más de diez años en construir la pista de

asfalto. Es obvio recordar que en el Himalaya todo ha de ser transportado a espaldas de los porteadores o sobre sufridos lomos de las mulas, que ascienden en interminables caravanas. A partir de Jomoson se extiende la plataforma más árida de Nepal. Es, por fin, el Mustang. El río Kali Gandaki es nuevamente la guía indicadora con la que se presenta la tierra calificada de «el paisaje más yermo que un ciervo muerto». En una jornada, en medio de posibles tormentas de arena, se llega a Kakbeni. Aquí se encuentran los últimos refugios antes de adentrarse en la tierra prohibida. De Kakbeni hacia Tibet nadie garantiza la supervivencia. La Policía nepalí se encargará de impedirte el paso. Adentrarse en el Mustang, en dirección a Lo Mantang, está rigurosamente controlado por las autoridades de Kathmandú. Además se corre el peligro de caer en manos de chinos o de los kampas. Más que una aventura es un riesgo de imprevisibles consecuencias.

MUKTINAK, TECHO MAGICO DEL HIMALAYA

La definitiva meta está a cerca de cinco mil metros de altitud. Al pie del Annapurna (8.033 m.), bajo el impresionante paso del Trompas, Muktinak, Techo mágico del Himalaya, muchos peregrinos se dirigen a este modesto santuario, donde se guardan con celo tres milagros: una piedra ardiente, un manantial en llama y un pedazo de tierra incandescente. Estos tres elementos arden desde siglos. Hoy se sabe que estos fenómenos se deben a la salida de gas natural por una grieta de la roca; sin embargo, tal acontecimiento no ha disminuido en absoluto el prestigio mágico de este distante templo. La subida a Muktinak ha de hacerse con celeridad, zigzagueando, ante las pronunciadas pendientes cubiertas eternamente de nieve. Una vez arriba podrás contemplar frente a tus ojos gran parte de la cordillera más alta del mundo en un espectáculo majestuoso de reto al cielo.

Garnier,
en el
valle del Mekong

En el
corazón
de Siberia

La ruta
de los
indios guaraníes

carretera y MANTA

Por el río Lena abajo

En el corazón

BAZAR

2

La aventura del windsurfing

Ahora que nos queda tan poco tiempo para llegar a las vacaciones estivales, es momento ya de pensar en desarrollar algún tipo de deporte, que si, además del natural ejercicio, conlleva permanecer cierto tiempo en el agua y un poquito de riesgo, puede ser fantástico para aquellos que tengan un espíritu aventurero. Nada mejor que reúna estas condiciones que el windsurfing, aunque la verdad es que entraña ciertos peligros; desde que comenzó a ponerse de moda en nuestras playas hace pocas temporadas, los accidentes se han incrementado considerablemente, pero a pesar de todo, puede tener su aliciente.

Las tablas de windsurfing, fabricadas con fibra en su gran mayoría, están comprendidas en distintos modelos; elegir entre uno u otro depende del peso del usuario, sus capacidades físicas y su previa iniciación en este deporte. De este modo, una persona que va a comenzar su práctica debe adquirir una tabla bastante plana, ancha y un poco tosca, a fin de no desvelarse demasiado en el agua. Por el contrario, los iniciados prefieren tablas con gran curvatura en el fondo para deslizarse con más facilidad, correr a velocidades mayores y conseguir ligereza al disponer de un punto de apoyo con la superficie del agua que es mínimo.

Cuatro modelos son suficientes para esbozar en líneas generales las variedades existentes en tablas de windsurfing. El más barato de todos, aunque también el menos ligero y de no mucha calidad, es el modelo «Mito», de fabricación española. Su anchura es mayor que la del resto de las tablas, pero tiene la ventaja de que su punto de apoyo es prácticamente recto, con lo que su estabilidad ofrece bastante garantías de evitar accidentes para los que se inician ahora en la práctica de este deporte. En este momento se puede encontrar en el mercado por 79.750 pesetas. Naturalmente, los que están muy «duchos» en esta materia lo rechazan por completo, pero es una tabla aceptable para empezar.

Sin embargo, los modelos de una firma francesa son los más cotizados. Para una persona de 70 ó 75 kilos de peso, el denominado «Saint Tropez», resulta muy adecuado, y por otra parte de cierta estabilidad; es el de menos curvatura de todos los que pasamos a mencionar, y puede ser igual de apto para los principiantes que para los avanzados. Cuesta en estos momentos 84.900 pesetas. Pero para aquel que le interese correr de verdad y jugarse un poco el tipo, nada mejor que el modelo «Rafal», de mayor curvatura, y por tanto, menor punto de apoyo con el agua. Este último viene a salir por 98.925 pesetas, y resulta idóneo para un buen aficionado.

Y, finalmente, el no va más en tablas de windsurfing, y el que usan prácticamente los profesionales, es el modelo «Rossi», de 109.900 pesetas, cuya curvatura es la más pronunciada de todas y que alcanza unas velocidades dignas de tener en cuenta.

Todos los modelos que hemos citado, salvo el «Mito» español, están fabricados con fibra de vidrio para que resulten más ligeros, y vienen a pesar alrededor de 19 kilos, o en algunos casos, tal vez menos.



DMITRI KAZUTIN Y MARK REDHKIN

El nombre Lena, que los rusos dieron al mayor río de Siberia, viene del nombre originario evenke, «luline», que significa «río grande». Con 4.400 kilómetros de longitud, el Lena vierte al mar de Laptev un volumen de aguas ocho veces superior al que el Nilo vierte al Mediterráneo. En la URSS sólo el Yenisei es superior, en cuanto a volumen de agua. Este enorme río siberiano nace junto al lago Baikal, y desemboca en el Ártico; atraviesa Siberia, por tanto, de Sur a Norte.

Su cuenca hidrográfica, en forma muy ramificada, ocupa un área de 30.000 kilómetros cuadrados. Atraviesa el territorio de Yakutia, las regiones de Irkutsk, Tchintsk y la República Buriata.

El Lena, a pesar de ser un río caprichoso que varía su curso, es una de las más importantes vías de transporte en Siberia. En sus orillas han surgido ciudades, minas, empresas de todo tipo, pero al mismo tiempo todavía guarda muchos lugares prácticamente desconocidos. A lo largo de su recorrido de más de 4.000 kilómetros pueden verse prados alpinos, gigantescos acantilados, la taiga, dunas de arena, lo que hace que sus orillas sean cada vez más populares como zonas de turismo y recreo.

Los primeros grandes cargueros que surcaron el Lena fueron los «kotch», hechos de troncos de pino, que podían transportar 50 pasajeros con una carga de 30 toneladas. Eran embarcaciones a vela que con viento favorable podían alcanzar los 200 kilómetros al día, de esto hace tres siglos.

El primer vapor en el Lena se remonta a 1856, se llamaba «Pervenets» («Pionero») y pertenecía a la Compañía de Navegación del Lena. Hoy las aguas de este río son atravesadas por cargueros rápidos, barcos de pasajeros, navíos-tanque, barcos frigoríficos, «hidrofoils», etc., incluso rompehielos. Los fluviales se construyen en sus astilleros.

COMIENZA EL DESCENSO

A partir de su nacimiento, el primer puerto que encontramos es Katchung, antiguo poblado de buscadores de oro y almacén comercial, donde reinaba la «ley de la selva». Sus mismos habitantes decían que estaban lejos de Dios y del zar. En 1927, la situación era ya completamente diferente.

El pintor y explorador Nikolai Pinguine escribe en esa fecha: «Katchung se ha transformado en los últimos años, sobre todo con la intensificación de la actividad de Yakutia y la construcción de la carretera. Aquí, en el alto Lena se carga todo lo necesario para la vida de la República Yakuta. Las cargas llegan aquí durante el invierno y en primavera siguen por el Lena abajo.» Katchung es hoy una capital de distrito con fábricas, un aeropuerto moderno y numerosos servicios para sus habitantes.

La taiga acompaña al Lena durante la mayor parte de su recorrido; a veces el bosque se aleja hacia las regiones montañosas y se extienden en las orillas, campos y prados.

Esta región es austera y fascinante. Las riquezas de la taiga y del río siempre han atraído a los hombres: los buscadores de oro, los cazadores de animales de pieles preciosas. Hoy las orillas del Lena y los hombres que aquí trabajan son diferentes: fueron surgiendo fábricas, las pieles se han convertido en un producto importante de exportación y su explotación es sistemática y racionalizada.

Llegamos ahora a Kirensk, un auténtico centro de navegantes. Es una isla en el río que en tiempos fue una prisión, hoy es una ciudad pacífica y serena, en perfecta simbiosis con el río.

LOS YAKUTOS

Forman el mayor pueblo nativo que los exploradores encontraron en Siberia orient-

● El Lena es uno de los más caudalosos cursos de agua de la URSS: nace en el lago Baikal y desemboca en el Ártico

tal a principios del siglo XVII. Sabían fundir hierro y fabricar armas e instrumentos de trabajo, cazaban y criaban ganado. El contacto entre los yakutos y los rusos cambió los destinos de esta tierra. Por un lado, el zar tenía intereses feudales y latifundistas sobre esta región, donde enviaba sus recaudadores de impuestos. Pero al mismo tiempo, los colonos hicieron una contribución esencial al desarrollo económico y cultural de esta zona.

El Lena atraviesa regiones denominadas desde hace mucho tiempo Yakutia. Según la leyenda, los yakutos vivían mucho más al Sur, y realmente no se sabe por qué razón se desplazaron hacia Siberia Oriental.

CONTINUANDO EL DESCENSO

Donde ahora se encuentra la ciudad de Lensk, hubo en tiempos una pequeña población llamada Mukhtúia. Esta aldea fue sacada de su letargo al ser descubierto, en 1951, un enorme yacimiento de diamantes, que recibió el nombre de Mir (Paz). A 236 kilómetros de Lensk está la ciudad de Mirni, la capital diamantífera de Yakutia. Ambas ciudades están unidas por carreteras; es un viaje recomendable para los viajeros que quieren conocer zonas recientemente «civilizadas». Basta decir que Mirni se levanta en una zona donde hace veinticinco años no existía nada. Ahora es una capital con rascacielos, tiendas, cines y un buen aeropuerto.

Llegamos ahora a Neiriugri, donde todo sorprende al que pisa por primera vez la ciudad: los miles de millones de toneladas de carbón de coque prácticamente en la su-

Los viajes de RAMON

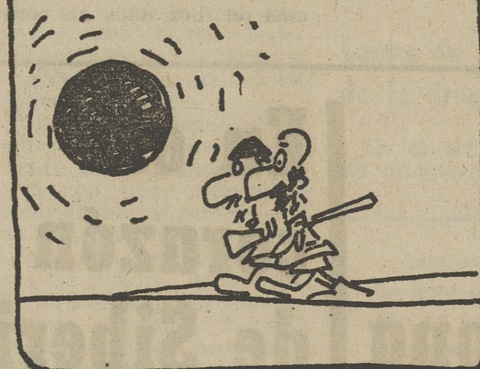
Llevamos seis días sin comer...



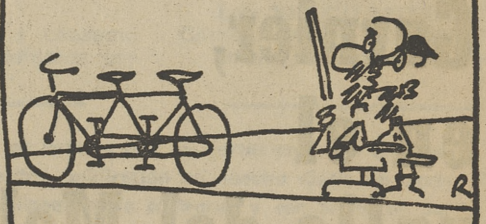
... así que ..



... aunque tengamos que volver a pie...



... no hay más remedio que matar la bicicleta



de Siberia

perficie, la ciudad blanca erguida en plena taiga, la gigantesca presa Bosque de Plata. La ciudad crece constantemente y ofrece todas las comodidades a sus ciudadanos. Es un núcleo de población donde la construcción de equipamientos se anticipa a la construcción industrial. Es la primera ciudad de Yakutia que se unirá al resto del país por el nuevo ferrocarril transiberiano Baikal-Amur, que transportará su carbón hacia el Sur.

En Siberia todas las ciudades comenzaron por ser plazas fuertes. Yakutia no escapa a esta regla. En 1854 apenas algunos edificios se construían en piedra, que llegan a nosotros como monumentos nacionales; era un poblado de casas de madera. Hoy es una ciudad en continuo desarrollo que ofrece empleo a miles de personas; la

● El mar de Laptev fue durante siglos un quebradero de cabeza para los navegantes, a causa de sus enormes masas de hielo

demanda de especialistas en energética, metalurgia, transformación de la madera, fábricas de calzado, construcción civil, servicios, médicos, profesores, científicos, etc., es una constante en Yakutsk. Hay lugar para todos, y diariamente llegan aquí gentes de todas partes.

Instrucción a todos los niveles, incluso universitario; espectáculos, museos, bibliotecas, cines, centros deportivos, son los equipamientos que la ciudad ofrece a los que la habitan y a los recién llegados. Es famosa su biblioteca Alexandr Pushkin, con

un fondo de dos millones de libros que abarcan los temas más variados, en numerosas lenguas (las dos principales en la región son el yakuto y el ruso).

En 1949 se fundó en Yakutia una filial de la Academia de Ciencias de la URSS. En ella existen diversos centros científicos, incluso un Instituto de Investigación de Suelos Eternamente Helados, único en el mundo.

Una curiosidad de la ciudad es el monumento al mamut, de cuya presencia inmemorial en estas tierras dan fe las pinturas rupestres encontradas.

GANADEROS DE RENOS

Desde hace muchos siglos, el reno simboliza para los nativos del Norte la independencia económica, ya que este animal les suponía comida, calzado, vestido e incluso un buen medio de transporte. El reno sigue presente en el trabajo de los artesanos en las canciones populares y en las antiguas leyendas.

En nuestros días, el reno ha dejado de ser imprescindible. También la alimentación ha cambiado; incluso frutas y legumbres frescas llegan a Yakutia procedentes del Sur. De todas formas, la carne de reno permanece en los hábitos alimenticios, preparándose con ella deliciosos platos de cocina regional. La cría de renos no se ha abandonado. Las razones tal vez no sean totalmente de carácter económico. En realidad, los hombres del Norte y los renos forman una simbiosis, no saben vivir los unos sin los otros. Los ganaderos de renos son fieles a sus tradiciones y costumbres. Su antigua cultura se manifiesta en sus casas de madera, la decoración de sus utensilios, etc., donde siempre aparece, como motivo ornamental, este animal.

El mar de Laptev ha sido durante muchas generaciones un quebradero de cabeza



para los navegantes; ahora es perfectamente accesible gracias a los rompe-hielos. El puerto de Tiksi es el último del Lena, situado en la costa del mar de Laptev. El tráfico comercial e industrial es intenso y, a partir de los años sesenta, se comenzaron a organizar los viajes turísticos al sector del Ártico, lo que es una prueba de la seguridad con que hoy se viaja por estas aguas. Ese Ártico inaccesible, después austero, «corre el riesgo» de convertirse en una región hospitalaria. Si dependiera de sus habitantes, hace mucho que lo sería. En ellos se reconoce la tranquilidad de quien convive con una naturaleza rigurosa y una solicitud constante para con los visitantes.

A. P. N.

CORREO DEL 3

AVENTURERO

La aventura de Nachtigal

Leo con asiduidad «Carretera y manta» desde que apareció el primer suplemento. No conocía la figura del explorador alemán Gustav Nachtigal hasta que leí la información que le dedicaron en la sección «Espejo de la aventura», hace dos semanas. ¿Podrían suministrarme más datos sobre la expedición que hizo a la corte del jeque Omar? Si tienen bibliografía sobre el tema, mucho mejor, ya que he visitado algunos de los lugares por los que anduvo Gustav Nachtigal.

Javier PINA URIARTE

Viajes a iberoamérica

Soy un estudiante de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid muy interesado por la vida política y cultural de América Latina. Sé que el Instituto de Cooperación Iberoamericana, sobre todo en la nueva etapa inaugurada por Luis Yáñez, tiene en marcha varios proyectos para potenciar un conocimiento mutuo entre España e Iberoamérica. Me gustaría que desde las páginas de su magnífico complemento «Carretera y manta» ofreciesen amplia información sobre posibles viajes a los países iberoamericanos programados por el ICI, particularmente de cara al V centenario del descubrimiento de América.

Luis CASTRO GONZALEZ

PUEBLO PUEBLO PUEBLO

3 ediciones

para estar en todas partes y con todo.

Una «Nacional» y otra «Madrid-mañana» y la última, «Madrid-tarde»

2 cuadernillos

2 periódicos complementarios

■ En el primero, la política, la economía, la bolsa, la opinión; los artículos con firma

■ En el segundo, los deportes, los toros, los espectáculos, la televisión, los grandes reportajes

PUEBLO PUEBLO

El periódico de tarde que ahora está también en su quiosco por la mañana

LA SER INFORMA

LO MEJOR DE LA FERIA DE SAN ISIDRO

7,30: AVANCE DE LA CORRIDA DEL DIA.

15,00: EL APARTADO Y LOS PROTAGONISTAS DE LA JORNADA TAURINA.

19,00: TORO A TORO.

24,00: TODO SOBRE EL FESTEJO DEL DIA.

Con el equipo taurino de la Cadena SER, dirigido por Manolo Molés



4 ESPEJO DE LA AVENTURA

LA EXPLORACION DE GARNIER EN EL VALLE DEL MEKONG



M. A. MARTINEZ PUJALTE

Francis Garnier (1839-1873), marino y explorador francés, ha pasado a los anales de la gran aventura por el recorrido que efectuó a través del valle del Mekong. La finalidad del viaje fue establecer geográficamente el curso del río mediante un reconocimiento rápido, así como estudiar los recursos de los países atravesados y buscar los medios eficaces para unir comercialmente el valle superior del Mekong en Camboya y Conchinchina.

La expedición, colocada bajo las órdenes del capitán Doudart de Lagrée, a causa de la excesiva juventud de Garnier, partió de Saigón el 5 de junio de 1866 en un cañonero de vapor. A ambos marinos se les unieron el alférez Delaporte, los médicos de la Armada, Joubert y Thorel, y un diplomático del Quai D'Orsay apellidado Carné.

En Phnom Penh, el rey de Camboya, Norodom, les recibió con grandes honores. Desde allí se encaminaron hasta Angkor, cuyas bellísimas ruinas ya conocían. Pero no todo fueron brillantes recepciones y deleites para la vista, ya que hasta Kratie la navegación fue un tanto difícil a consecuencia de unas inundaciones. Los mandos de la expedición decidieron enviar el cañonero a Saigón y continuar remontando el río con frágiles piraguas provistas de un techo de paja.

Sin dejarse amilanar por las penalidades, los intrépidos franceses avanzaban por un país desconocido; unas veces soportando un sol de justicia y otras bajo torrenciales lluvias, y lo que era todavía más grave, en medio de una población indígena sumamente suspicaz, cuando no hostil. El 18 de octubre de 1867, agobiados por la fiebre y tras 18 meses de marcha, los exploradores franceses y anamitas llegaron a la frontera china.

Una vez abandonadas las gargantas del Mekong, los expedicionarios se internaron en China por el Yunnan, donde después de doce años de guerra civil reinaba la anarquía. Unos mandarines señalaron a la misión una ruta de regreso: el río Rojo, muy navegable, que en pocos días les llevaría hasta el golfo de Tonkin. Garnier en noviembre de 1867 se arriesgó en piragua en el río, lleno de peligrosos rápidos, reuniéndose más tarde con sus compañeros en Lingnan.

El capitán de fragata Doudart de Lagrée escribiría al respecto lo siguiente: «A consecuencia de la mala voluntad de las poblaciones, este oficial ha conseguido descender hasta una distancia de 40 millas, pero las informaciones que ha recogido y las que yo mismo he obtenido nos bastan...» Asimismo señalaba que «la afirmación de esta ruta era uno de los resultados más positivos de la misión».

El 13 de marzo de 1868, Doudart de Lagrée murió en Tongchuen. El regreso no se hizo como estaba inicialmente previsto, por el río Rojo, sino por el Yang-Tse-Kiang, y en junio de aquel mismo año, Garnier llegó por mar a Saigón, después de una ausencia de dos años. Concluía así una misión encomendada por el Ministerio de Marina, llena de peripecias, pero que vino a enriquecer el acervo de conocimientos sobre aquellas zonas de Extremo Oriente.

Paraguay, el desconocido de América

La ruta de los indios guaraníes

Asunción y las Cataratas del Iguazú, lo más interesante de visitar

JAVIER M. GONZALEZ

El Paraguay es uno de los países más desconocidos de América. Su situación geográfica, en el corazón del continente, le mantuvieron aislado durante mucho tiempo del resto de los países vecinos. Y además, en su aislamiento se basó el desarrollo impulsado por el doctor Francia, el siglo pasado, cuando logró convertir al Paraguay en el país más adelantado de América. Después sería pasto de las ambiciones territoriales de alguno de sus vecinos y se sumiría en el atraso, a lo que ha contribuido la dictadura interminable de Stroessner. Entre sus características más notables se cuenta su absoluto bilingüismo, ya que prácticamente todos los paraguayos hablan el castellano y el guaraní.

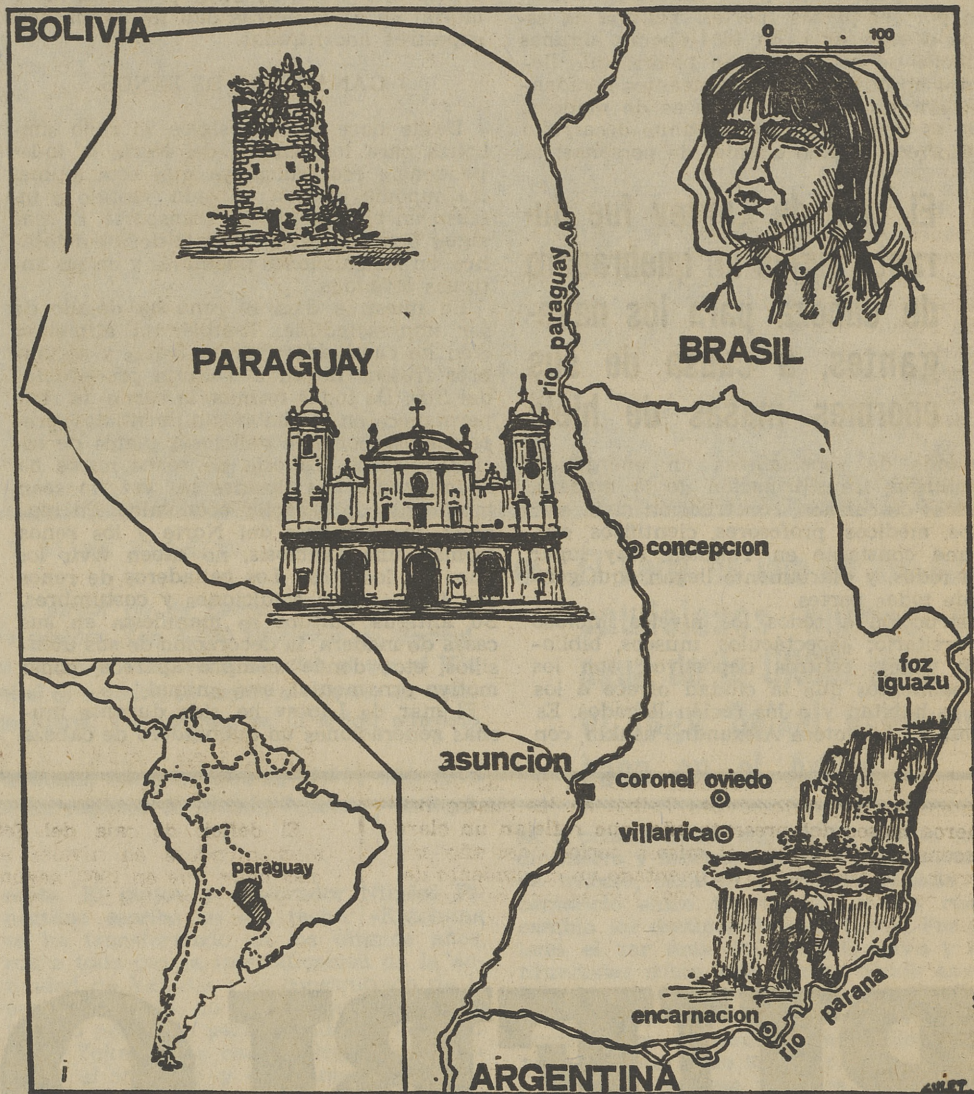
Los restos de esta importantísima cultura guaraní, junto a las cataratas del Iguazú, que comparte con Brasil y Argentina, son los dos atractivos fundamentales para visitar este singular país. La conjunción de las culturas indígenas y la europea, llevada por los jesuitas —donde establecieron sus famosas reducciones, núcleos florecientes de cultura y de experimentación de formas sociales—, han dado un magnífico conjunto, gran parte en ruina, pero que merece la pena visitar. Desde Asunción, la capital, se pueden encontrar gran número de estos restos en un radio inferior a los 100 kilómetros.

Las tribus guaraníes actuales constituyen islotes aislados en Brasil y Paraguay, pero en el siglo XVI ocupaban la costa atlántica de América del Sur, desde Barra de Cananea hasta Río Grande do Sul, y se extendían por el interior hasta los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay. Las reducciones jesuíticas prosperaron e incluso se organizaron varias expediciones de guaraníes que sometieron a las tribus no cristianizadas. En 1767, los jesuitas serían expulsados de América, con lo que los indígenas se vieron sometidos a las agresiones exteriores.

La capital del país, Asunción, está emplazada junto a una bahía, en la orilla izquierda del Paraguay, frente a la confluencia con el Pilcomayo y en las últimas estribaciones de la cordillera de Ybytepanemá. Asentada en la colina que corona la iglesia de la Encarnación, la ciudad conserva el plano en damero de la época colonial. Desde la fundación de la ciudad hasta la expulsión de los jesuitas fueron construidos numerosos templos y edificios civiles. La expulsión de la compañía marcaría una época de decadencia para la capital, que se prolongaría hasta mitad del siglo XIX, cuando el doctor Francia dio la orden de demolición total de la ciudad y de su reedificación en planta cuadrada. Entre los edificios de la moderna Asunción destacan la catedral, cuya construcción fue terminada en 1850, el palacio del Congreso, el palacio Arzobispal y la iglesia de la Encarnación. Muchos están inspirados en modelos europeos; así, el oratorio de la Virgen, réplica de los Inválidos de París, o el Teatro Municipal, inspirado en la Scala de Milán. Abundan también los edificios de estilo neoclásico, como el Heaton Center o el nuevo Banco del Paraguay. En las últimas décadas las modernas corrientes arquitectónicas han inspirado numerosas obras públicas, como la Universidad y la escuela secundaria de Yta-Pyta Punta. En el parque Caballero se encuentra el Museo Histórico Nacional.

A unas cuatro o cinco horas por carretera de Asunción se encuentran las cataratas del Iguazú. Se encuentra justamente en la frontera de tres países: Paraguay, Brasil y Argentina. Las cataratas están compuestas por más de 270 cascadas. La mayor de ellas, el Salto Grande de Santa María, tiene una caída de 70 metros de altura. El espectáculo es impresionante. En cuanto a la infraestructura turística, está mejor preparada la parte brasileña, que goza también de la mejor vista.

En la región donde se encuentran las ca-



taratas se encuentran importantes tipos de fauna y flora. En unas 200.000 hectáreas pueden encontrarse jaguares, ciervos y otros tipos de animales. Del lado brasileño se encuentra el mayor parque nacional del país. Argentina, por su parte, también ha acotado la zona como parque nacional.

Es muy apreciada la artesanía paraguaya, de origen indígena. Los precios son muy accesibles, sobre todo para la moneda foránea. El guaraní, la moneda nacional, tiene un valor aproximado a la mitad de la peseta, existiendo un mercado negro donde se consiguen mejores cambios, sobre todo para el dólar.

Cómo llegar

El viaje a Paraguay, como todos a América del Sur, es caro. Ida y vuelta, aquilando las diferentes tarifas, puede costar, aproximadamente, 120.000 pesetas. No hay ningún problema hotelero, ya que existe una buena infraestructura turística. Para que uno pueda hacer las comparaciones que considere oportunas, se puede señalar que un hotel de cuatro estrellas puede costar unos ocho mil y pico guaraníes la habitación simple, y unos diez mil la doble. De ahí, para abajo; dependiendo de la categoría del mismo. No es necesaria ninguna precaución especial. Los vuelos de las líneas aéreas nacionales (LAP) salen de Madrid los miércoles y sábados, y son vuelos directos en escalas, que van directamente al moderno aeropuerto internacional de Asunción.