No tengo mucha experiencia con las AC pero sí que hace tiempo había hecho algunos pinitos. Hace ya muchos años que compré una histórica camper Bedford y luego una Renault Trafic... Con ellas hice algunos viajes por el norte de España. Luego, largo espacio de tiempo sin auto caravana. Hubo por ahí un catamarán que durante años se llevó mi tiempo de viajes...y mi pasta. Ya más reciente, en 2014, más liberado de obligaciones laborales, hice un buen viaje de casi 6.000 km por las dos islas de Nueva Zelanda y que definitivamente me empujaron a dar un saltito más, y fue así que en septiembre de 2015, compré una Hymer Exsis-i 588. Hice un bonito viaje por las regiones del oeste y norte español y posteriormente, hace ya 3 meses que acabé un viaje de 18.000 km durante 80 días desde España a la inigualable Noruega, subiendo por Dinamarca y bajando por las repúblicas bálticas.

Ahora, tiempo tengo y ganas... aún más y por esas razones, ya he reservado plaza en un Ro-Ro de la Seabridge para que el 29 de marzo comience el viaje, para ella, desde Amberes a Halifax, NS, Canadá. Yo salgo en avión con Delta Airlines, el día 11 de abril desde Málaga a Halifax, vía Paris y Boston. El barco sólo tarda 11 días en la travesía, aunque hay que sumarle 2 días más para la entrega posterior a las tareas aduaneras.

Aunque mi objetivo fundamental es centrarme en visitar todos los Parques Nacionales que pueda en la ruta, a título orientativo tengo previsto este itinerario:

Arrancando en Halifax y pasando por Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto, Niágara, cruzar allí la frontera con Estados Unidos, con destino a Yellowstone, Wyoming, y comenzar la ruta hacia el norte, por Montana y otra vez, entrada en Canadá hasta Calgary, Alberta. Allí ya será cuando comiencen en las Rocosas canadienses los míticos parques nacionales de ese inmenso país.

La idea es ir subiendo hasta los territorios del Yukón y desde allí continuar hasta Alaska. Visitaré Fairbanks, los parques Denario y Enchina, luego Anchorage, Juneau y por fin, un soñado otoño en la Columbia Británica... y así, poquito a poco hasta Vancouver, última etapa antes de entrar nuevamente en USA a través de los Estados de Washington, Oregón y California, caminito del México lindo.

No sé exactamente cuando llegaré a Tijuana, México, pero calculo que, mes antes o después, sobre enero de 2018. Aún eso está lejos, pero mi idea es firme y el inicio está ya acordado. Viajo solo, aunque es probable que, en alguna fase, de forma esporádica, algún buen amigo o familiar cercano, se sume a ver si vemos algún osete... o lo que aparezca. Kilómetros hay para eso...

Cualquier dato, observación, curiosidad, sugerencia o consejo que me podáis facilitar, que sepáis que van a ser muy bienvenidos. Espero cumplir con mi parte.

Pues bien, ya ha llegado el momento de salir. Voy a intentar, pasaros información que os pueda ser útil, más allá de opiniones subjetivas de la belleza del lugar, de la calidez o frialdad de la gente porque eso es más como los colores: cada uno tiene sus preferencias. De hecho ya está la autocaravana en Zeebrugge, Bélgica.

Ya a mitad del mes de marzo, los de Seabridge me comunicaron que habían anulado la salida prevista el 29 de marzo desde Amberes y me daban otras 2 ó 3 opciones y me decidí por escoger la del 1 de abril desde Zeebrugge, básicamente porque no debía de cambiar mi billete de avión de Málaga a Halifax. La fecha de llegada era muy cercana a la prevista. El precio ha sido el mismo que me ofertaron para Amberes.

Salí el 26 de marzo de Málaga llegando a Zeebrugge el 28. Entregué la AC el 29, es decir 3 días antes del embarque. Ellos piden 2 días como mínimo antes de la salida Los de Seabridge son formales y contestan rápido cualquier pregunta. He entregado originales del permiso de circulación, mi seguro español y pasaporte. Han hecho copias y rápidamente me los han devuelto.

Me dirán que les haga la transferencia del flete y las tarifas del puertode Zeebrugge, cuando zarpe el barco.

Su página web es:

www.Sea-Bridge.de

Las coordenadas donde hay que presentarse en el puerto son N 51.31185y E 3.24149 Corresponde con el Kaai 530, en Alfred Ronsestraat 100, Zeebrugge.

Un cálculo de lo que cuesta poner la autocaravana en Canadá, sería éste: de acuerdo con la cotización que me hicieron (se paga por m3), la mía que tiene 699 cm de largo el flete es de 2.297,52€, más las tarifas del puerto 340€, por tanto 2.637,52€. Hay que sumarle, a pagar en Canadá, en concepto de cargos en la terminal 165 CA\$, de inspección de agricultura 65CA\$ y de transitario 150CA \$, todo ello equivalentes a unos 265€.

El gasoil de Málaga a Zeebrugge han sido unos 300 euros, es decir los normales para 2.500 km Los peajes en Francia y un poquito en España, fueron 150€ de los cuales 142€ en Francia. Por tanto 2.902.52 euros anteriores, más las autopistas francesas y un pelín las vascas, más el gasoil y algo de comida, la cosa arroja unos 3.500€ el situar la autocaravana en Canadá. También hay que sumarle el precio del viaje en avión desde Malaga a Halifax, vía Paris-Toronto. En este caso, ida y vuelta 724€, por tanto el comenzar el viaje con todo cerrado: 4.224€ sin el seguro de carretera que lo detallo un poco más abajo.

La parte desagradable del viaje estuvo en que me paré a dormir en la A10 cerca de Tours y cuando me preparaba para dormir oí un ligero, pero extraño ruido. Dos minutos más tarde, lo mismo. Salí y había 2 tipos que se alejaban, pero inmediatamente volvieron y abrieron la puerta. Habían reventado el bombín y el seguro interior quedó inutilizado. Suerte que el tirador interior es grande y pude hacer más fuerza que ellos que tiraban de la pequeña maneta exterior. Accioné la alarma, que aún no estaba puesta y decidí marcharme 100 km más al norte. Al otro día denuncia para el seguro y luego pues te queda esa sensación inevitable de inseguridad.

Estuvieron muy bien en Campirama que es la Hymer de Courtrai, Bélgica donde me cambiaron la cerradura por 150€. Antes de acabar este pequeño relato, deciros que es muy aconsejable llegar con tiempo a Zeebrugge. El puerto tiene 4 puentes y a veces todos están subidos porque está pasando algún barco. Yo fui a inspeccionar la zona la noche anterior y la espera delante del puente levadizo fue de una hora. Aparte hay mucho tráfico, obras y poca paciencia por parte de los listos del asfalto. Los de la naviera insisten en limpiar bien el vehículo por dentro y especialmente por fuera para evitar que haya tierra alguna y sugieren de ir a un lavadero de camiones, algo que no es muy aconsejable para lavar autocaravanas y que además estaba cerrado el día anterior y también el siguiente. Siendo laborables lo más normal es pensar que estaba cerrado definitivamente. No habían colocado ningún aviso. Os recomiendo Gabriël Selfwash Blakenberge, Steenweg 63. Coordenadas: 51.300582, Están a unos 6 km antes de llegar al puerto. Por último deciros que desde hace unos días me saqué la ESTA para Estados Unidos (13,31 Euros)) y algo menos el AVE para Canadá. Es decir el sistema electrónico para la autorización de viaje. Las hice un fin de semana. Las primeras tardaron dos días en aprobarla y la canadiense la dieron a los pocos minutos. La canadiense es menos enrevesada. Con respecto al seguro para el coche, definitivamente he optado por el que ofrece Seabridge porque después de buscar en Google empresas de seguros para carretera para conductores extranjeros no encontré nada muy claro. Muchas de las cláusulas y requerimientos que son necesarias en USA no me eran familiares. A través de un foro francés para autocaravanistas, conseguí algunas direcciones a las que escribí con una idéntica redacción tipo. Malos resultados. Una sola respuesta de Allianz Francia en la que me comunicaban que ellos no se dedicaban a ese tipo de seguros. Me decidí por Seabridge porque al menos ellos se ofrecían a contratar esa modalidad de seguros. La prima es tremendamente cara. En el caso de la Hymer Exsis, la friolera de 2.397 USD por solo seis meses. Da pena gastar tanto en ese apartado, pero es lo que hay. No me ha quedado muy claro si la prima es tan alta porque el vehículo es extranjero o porque soy conductor extranjero. El seguro debe de ser bastante amplio porque no todos los estados de USA tienen las mismas exigencias. Continuaré pasando más datos cuando vaya a buscar la autocaravana, ya en territorio canadiense.

CANADA

Martes 12 de abril.

Ya llegamos los dos, yo antes que la autocaravana, que además tardó un día más de lo estimado. Debido a este retraso estuve a punto de no poderla recoger del puerto hasta el lunes pero con varios taxis, se pudo arreglar. Durante el tiempo que estén en vigor, la ESTA estadounidense, validez dos años, y la eTA canadiense, cinco años de validez, se puede salir y entrar de cada uno de los dos países, tantas veces como se desee. Esto fue confirmado por los agentes de Inmigración de los dos países a los que pregunté para no tener sustos posteriores. Estancia máxima de seis meses en una sola estadía en cada país. El transitario que colabora con

Seabridge es Atlantic Custom BrokersLtd. Están en la vecina Darmouth, en 165, Burbridge Avenue,N44.714269 / W63.571762. Me han cobrado 243 CAD más de lo que me habían presupuestado en Seabridge. Era para reclamar en ese momento, bien a la naviera o bien al transitario, pero como estaba clara la posibilidad de que la AC no hubiera salido ese mismo jueves, caso de haber entorpecido, opté por no protestar pero haciéndoselos saber. No fue solo a mi sino también a una pareja de franceses y a un par de alemanes Esta semana se lo comentaré a los de Seabridge aún sabiendo de que no van a devolver nada y que cada uno le echará la culpa al otro. El edificio de Aduanas está en 3139 Oxford Street, N44.655424 /W63.611140. Gente muy agradable y con la habilidad para no hacerte sentir ante un incómodo interrogatorio. Esta es ya la nueva dirección porque hasta hace muy poco estaban en el centro de Halifax. Finalmente,la entrega en la Autoport Terminal, 1180 Main Road, Eastern Passage, Darmouth. El taxi costó 38 CAD. Están un poco lejos del centro. N44.62034 /W63.505627.

Varios miles de coches, sobre todo nuevos que llegan de las fábricas europeas para su venta en Canadá. Hubo suerte y sobre la bocina me dieron la AC ese mismo jueves antes de comenzar el largo fin de semana. Ningún rasguño. Los tapacubos no venían puestos y pensé que ya los había "perdido". No fue así y cuando entré a inspeccionar el interior, me encontré que los habían puesto en el pasillo. Sobre las placas de matrícula me recomendaron en el puerto de Bélgica el quitarlas y guardarlas en el garaje. Así lo hice solo que cuando la recogí en el puerto, me olvidé de ponerlas y estuve 2/3 horas circulando por Halifax sin matrículas. Luego he visto que la delantera no es obligatorio llevarla, solo la trasera. Yo ya llevo las dos. Como sea que no compré en España un adaptador para el propano, lo tengo que comprar aquí y como salí tardísimo del puerto, sin gas no me he querido quedar en la AC. Aún hace fresquito por las noches, entre 0 y +2 y bastante viento. Por tanto ante la duda de pasar frío y además sin agua caliente, la estancia en el Hotel se ha prolongado. Os paso el dato porque el hotel es muy bueno y el precio asequible. Es el Hampton Inn by Hilton y está en el centro. N44.674126 /W63.558323. El precio ha sido de 120 CAD con las tasas incluidas, equivalentes a unos 85€ noche para una habitación doble con un buen bufé. Ha habido un poco de mala suerte debido al retraso porque el día siguiente de la entrega ya era Viernes Santo y aquí también es fiesta. Ayer sábado hice ya un poco de trabajo y creo que tendré suerte en una de las dos direcciones conseguidas donde al parecer donde venden todo tipo de conexiones incluyendo accesorios de campings y autocaravanas, aunque eso sí, cerrados hasta el lunes. Un euro equivale aproximadamente a 1,40 CAD y así, para no ser repetitivo en adelante solo os pasaré los precios en CAD. Referente a los mapas, esta Hymer venía equipada con un navegador Zenec y no me resultaba nada fácil incluir los mapas de Canadá, USA y México. No encontré un solo mapa en la página de Navi extras que incluyera los mapas para esos tres países por lo que ya había decidido de usar el Goople Maps del teléfono pero curioseando en un Walmart, vi unTomTom por 172 CAD con las tasas incluidas y no lo dudé. Va perfectamente e incluso me resulta más cómodo que el Zenec.

Otra cosa que os interesará saber es el uso del teléfono. Yo traía de España, Vodafone que da roaming gratis en USA aunque no en Canadá ni México, al menos hasta el momento. Si no se tiene una residencia fija en Canadá, las opciones para escoger una tarjeta SIM canadiense con un paquete atractivo, se reducen. De las que quedaban yo me incliné por FIDO. El pago es con tarjeta de crédito, cada mes. No tiene permanencia. Es importante traerse un móvil que esté desbloqueado para poder usar la frecuencia canadiense y no tener que comprar otro teléfono aquí. El paquete ofrece 2GB y llamadas y mensajes ilimitados dentro de Canadá. A cualquier hora, cosa importante porque hay restricciones horarias en algunos de los paquetes. Se pueden recibir llamadas desde fuera y mandar SMS fuera de Canadá. El costo es de 70

CAD/mes, e incluso hubo algo de suerte porque con esa modalidad pedían una fianza automática de 100 CAD que como imaginaba que los iba a perder, les dije que no. No obstante, algún truco debió hacer porque finalmente me la dieron sin esa fianza. Están en el Mic Mac Mall, Darmouth: N44.686577 / W63.559814. Aunque en cualquier tienda de telefonía lo harían, igual no en todos los sitios permiten el no tener que pagar esa fianza. Hasta aquí la parte informativa de los trámites a seguir para situar la AC en esta parte del Atlántico y algún suelto más. Sobre precios, sin más base que la de haber estado cinco días en la zona y sin haber hecho prácticamente kilómetros, el precio del diésel aunque como en todas partes, fluctúa dependiendo del lugar y de la marca, lo pagué a 1.06 CAD aunque me da la impresión que esta es una de las pocas alegrías a recibir en términos de precios. Es posible que sea una de las pocas cosas, de consumo continuo, que estén más baratas que en España. El día a día, es decir supermercados y restauración es sensiblemente más caro. Yo diría que fácilmente un 40% por encima de España. Un aviso para los amantes de cervecitas, vinos y otros alcoholes: ese porcentaje se queda muy corto. Son muy caros y además hay que sumarles siempre un 15% de tasas. En restauración y peluquerías, a esas tasas hay que añadirle la propina. Un 15% para quedar bien es lo sugerido en el datafono cuando se va a pagar con tarjeta en el restaurante. Te dan otras opciones, pero ya te quedas retratado por no decir cortado caso de que quisieras dar menos propina. Para evitar situaciones, parece mejor comprar alcohol en las Liquor Storesy tomarte el vinito en la autocaravana. Ni los supermercados grandes ni los chicos venden alcohol. Quien quiera comprar debe ir a las Liquor Stores que suelen estar abiertos hasta las 10 de la noche. Sorprende que muchos supermercados, estén abiertos desde la siete de la mañana hasta las diez de la noche y algunos, incluso hasta las once. Con respecto a la acampada, ya estamos en abril y la temporada no ha comenzado por tanto los campings aún están cerrados. Comienzan a abrir a primeros de mayo y muchos no lo hacen hasta el 15 de mayo. En la gran mayoría de los Walmart, nuestros Carrefour, dejan pernoctar una sola noche. He oído que hay quien se queda dos y hasta tres noches. Gran solución. No hay agua ni tampoco otros servicios para las AC pero tienen baños dentro del edificio. También en los Home Depot, es bastante factible pernoctar. En las grandes ciudades, hay algunos que no lo permiten. Yo optaré por llamar y preguntar. Espero que la publicación de algunos datos, coordenadas y nombres os puedan ayudar caso de querer venir a las Américas con una autocaravana. Hay varias webs en las que hay indicaciones muy útiles para autocaravanistas. Os paso dos de ellas:

www.allstays.com

www.overnightrvparking.com

Unas letras sobre Halifax que es la capital de la provincia de NovaScotia. Una ciudad de 400.000 habitantes, bastante destartalada. En los días que he estado aquí el tiempo se ha mostrado muy cambiable. Es la ciudad más cercana al hundimiento del Titanic, incluso hay un pequeño museo dedicado al barco. En esta ciudad estuvieron molestos con el tratamiento dado a los pasajeros del Titanic debido a que todos los supervivientes fueron conducidos a Nueva York mientras que todos los muertos rescatados se quedaron en Halifax. Hay un paseo marítimo donde está ubicado el muelle comercial que es el centro neurálgico de la ciudad. Desde aquí sale un Ferry que cruza la bahía. También está el Museo Marítimo del Atlántico. Cercano al centro, está la Ciudadela, considerada como sitio histórico del Canadá. El centro está bien servido de pubs y restaurantes. En cualquier caso, es el lugar donde hay que esperar la entrega de la ACy por tanto, poco o mucho, hay tiempo para verla. A partir de ahora comenzará el viaje en sí que y creo que será un poco más amena la lectura. Cualquier cosa que se me haya quedado en el tintero, os lo aclaro... siempre que yo me haya enterado, claro. A partir del lunes estaré ya en marcha por la

provincia de Nova Scotia para visitar el Cape Breton National Park y luego, camino del Prince Edward Island National Park, ya en New Brunswick.

Sábado 23 de abril

Ya estoy en Moncton, New Brunswick después de la visita a los Parques Nacionales que os anticipé, más uno que añadí. Prefiero pasaros primeramente algunos datos relevantes que entran en la parte informativa, para luego escribir algo sobre este viaje.

ADAPTADOR: el problema del adaptador para el propano, una vez que di con un sitio adecuado, se pudo resolver en 15 minutos. Gente que conocía su oficio. Se llaman Hose and Fittings y están en Burnside Industrial Park, 81 Ilsley Ave. Coordenadas: N44.702582 / W63.588861

CARRETERAS: a excepción de las autopistas Trans Canada Highways que aunque sin áreas de servicios sí que son buenas, el resto de carreteras deja bastante que desear, al menos en Nova Scotia y New Brunswick.

Soy consciente de que después de varios meses de frío intenso, con heladas y nevadas, el firme de las carreteras se resiente y mucho, pero la verdad es que son muchos los trozos donde hay agujeros. A veces tremendos socavones. Los golpetazos son sonoros porque no hay solo un esporádico bache sino que a veces, una sucesión y así es difícil el evitarlos. La velocidad máxima permitida es de 110 km/hora es las autopistas. Para los grandes camiones, lo mismo. Todas las señales indicadoras están escritas en inglés y francés.

DIÉSEL: se encuentra en todas partes. Había leído de ciertas dificultades para encontrarlo, pero rotundamente, no es así. Quizás pasaba hace años porque ahora, lo difícil es encontrar con gasolineras donde no tengan diésel, aunque eventualmente alguna si la hay.

CAMPINGS: definitivamente están todos cerrados hasta mayo y en zonas de altitud hasta junio. El hecho de tenerlos cerrados, no es porque sea baja temporada y haya pocas autocaravanas o campistas sino porque con temperaturas muy bajas, las tuberías se hielan y los campings no quieren correr con ese problema.

ACAMPADAS: como sea que todos los campings están cerrados, la opción preferente es la de quedarse en los Walmart. Casi todas las grandes franquicias suelen estar en enormes Malls. Walmart tiene disponible Wi-Fi con nombre de ususario wmguest, además de la posibilidad de hacer las compras diarias. Tambien tienen cajeros ATM. En www.allstays.com hay mucha información para todos los sitios donde se puede acampar aunque sin servicios.

VACIADOS: algunas gasolineras Shell aceptan el vaciado de aguas negras y también se puede llenar el depósito de agua. Desgraciadamente, en la que yo estuve y debido a las bajas temperaturas, el agua no estaba disponible. En este enlace, que usé para Montreal, http://sanidumps.mobi/mobi/rvdumpsci...l&cityradius=1 se pueden encontrar estaciones de vaciados. En el de esta mañana también había agua, aunque no potable.

AUTOCARAVANAS: ya he hecho 1.500 km y no se ve una autocaravana en carretera por ninguna parte. Se ven bastantes aparcadas en las casas, pero no circulando. Es evidente de que el problema de los campings cerrados tiene una gran influencia en el escaso tráfico. Por mi parte, pudiendo aparcar en las grandes superficies, no veo más problemas. Luego hay que buscarse la vida para el agua, pero no es problema serio porque se encuentran.

MARISCO: en estas dos provincias, una de las cosas más atrayentes para el viajero es el marisco. Al igual que los campings: todo cerrado hasta primeros de mayo porque hasta esa fecha no se levanta la veda de pesca del bogavante que aquí llaman lobster. Hay una tremenda infraestructura de puertos y flota.

TIEMPO: en esta temporada es muy variable. Ha habido incluso frío de verdad. Concretamente, antes de ayer y durante todo el día, temperatura máxima -2 y la mínima, ya de noche, -10. Ayer, más moderadas pero por la noche, -6.

CONDUCCION: ejemplar. Se circula con mucha precaución y las limitaciones de velocidad son sagradas.

PROPANO: la botella de 20 libras, unos 9 kilos, cuesta 25 CAD. Con frío, eso se gasta en 3/4 días. Se pueden intercambiar, (exchange) si se espera a que se hayan vaciado por completo. Cuando se calcule que queda poco y no queramos arriesgar, se pueden rellenar. En las BMR las recargan por 9,95 más el 20% de diferentes tasas. Están en todo el este de Canadá, incluida la provincia de Ontario. Pagué 120 CAD por dos botellas vacías, en Walmart y según me dijeron, para los que no vayan hasta México, se pueden reembolsar antes de salir de Canadá o de USA. Es importante porque no son baratas.

FOTOGRAFÍA: es algo que todos tenemos muy presente en un viaje a Canadá pero en estas fechas del año, es mejor buscar fotos del mar o paisajes helados, porque los campos no están verdes sino marrón-amarillentos que en general, son menos atractivos para la fotografía. Además, hay muchos días nublados y eso ayuda poco.

INTERNET: feliz que compré el Garmin. La tarjeta SIM de Fido, en ciudades por encima de 50.000 habitantes, bien, pero fuera de eso, es decir la gran mayoría de la ruta, si se puede usar el teléfono, pero no Internet. Es decir, no hubiese podido usa el Goople Maps por tanto, tendrían que haber sido mapas de papel de los de toda la vida y aunque tampoco pasa nada, son más latosos. Podría ser que Fido, en determinadas provincias tenga menos cobertura. No he decidido nada sobre el qué hacer porque a partir de mañana o pasado, entro en Quebec y con más densidad de población quizás funcione. Si no fuese así, me daría de baja y buscaría algo más fiable. Fuera de los Mall, en las ciudades que hay biblioteca municipal, suelen tener el wifi abierto. Algunos Bancos, también.

Hasta aquí lo que se me ha ocurrido que pueda ayudar. Mañana o pasado escribo algo sobre la visita a los parques nacionales.

Lunes 24 de abril.

Hoy os escribo desde Edmundston, al noroeste de la provincia de New Brunswik, camino de Rivière-du-Loup, ya en Quebec. Este año de 2017 se celebra en Canadá el 150 aniversario de la independencia del Imper 2017io Británico y por esa razón, la entrada a todos los Parques Nacionales, es gratuita. Una gran suerte. El dato de la entrada libre se lo debo a Charles que me lo apuntó hace unos meses. La provincia de Nova Scotia tiene un parque nacional situado 200 km al norte de la capital. Su nombre es Highlands National Park. NovaScotia, es la más oriental de las provincias marítimas canadienses. La mayoría de la población es anglo pero casi todo el mundo, en mayor o menor medida, habla francés. Está bastante desarrollada turísticamente aunque supeditada a los meses de verano. En esas fechas, deportes de agua, pesca y canoas así como senderismo, son las principales actividades.

El 17 abril comencé el viaje hacia el norte para visitar el Cape Bretón. En el camino, me llamó la atención de un paraje con el nombre de Spanish Ship Bay. Traté de saber el origen de ese nombre, pero no hubo forma. A tres personas que pregunté, no lo sabían. Busqué en Internet y tampoco había aclaración. El sitio es precioso. La primera noche la pasé en el Walmar de Port Hawkesbury. En adelante lo podríamos llamar San Walmart. Siempre hay aparcamiento, a veces te quedas solo por las noches. Hay cámaras de seguridad. Hay Wifi gratis y están relativamente cerca del centro por si se quiere caminar un poco, aunque con estas temperaturas no es lo más aconsejable. Quería imprimir las páginas relativas al seguro en carretera que contraté a través de Seabridge con la compañía estadounidense Thum. Total 48 páginas. Me las imprimieron en el Maritime Inn, de Hawkesbury, NS. Estaba pensando si iba a pagar 10, 20, ó 30 céntimos por página, cuando pegunté por la nota... me dijeron: gratis. Todo gratis, el Internet y la impresión, sin ser cliente en el hotel. Me dijeron que tenían muy buena comida y hubiera almorzado allí por el detallazo que tuvieron, de no haber sido porque eran las 10 de la mañana y quería continuar.

Como había gente que preguntaba en el foro, sobre los seguros, yo he pagado a Thum, 2.397 USD por seis meses. El seguro cubre Canadá, USA y México, aunque para México, en la frontera y antes de entrar al país, hay que sacar un seguro de responsabilidad civil. En tantísimas páginas, imaginaos si hay clausulado. Yo me concentro en conducir de la forma más segura posible y si ocurriese algo, pues ya actuaría en consecuencia. El tema seguro es algo que no te da tranquilidad por más que leas y releas. Siempre va a haber letra pequeña y no estoy dispuesto a que me amarguen el viaje. El Parque Nacional de Highlands Cape Breton es pequeñito. Abren desde 15 de mayo hasta el 15 de octubre, por tanto, estaba cerrado. La carretera que recorre el parque se llama Cabot Trail, en honor de un explorador veneciano, llamado en origen Giovanni Caboto, que tuvo el honor de ser el primer occidental, después de los vikingos noruegos, en aparecer por estas tierras de Norteamérica. En aquella época, Caboto trabajaba para la corona británica y de ahí el rebautizo. Esta va de este a oeste de la parte norte de la isla Cape Breton. Hay acantilados preciosos cuando se va subiendo y luego la carretera al cruzar la isla, sube hasta los 500 metros. Había bastante nieve, aunque nada de hielo. Hay bastantes lugares donde parar de forma segura para tomar fotos de los acantilados. Muchísimas sendas para recorrer. Las hay de poca dificultad pero la mayoría son duras. Hay al menos 4 lugares para avistar ballenas pero desgraciadamente, eso es para el verano. Lo dejo para Canadá, verano y Baja California, próximo enero y febrero.

Chéticamp es la próxima población, ya saliendo del parque hacia el sur. Bonito puerto pesquero muy protegido por unas islas muy cercanas al puerto. En este pueblo se siente que hay sabor francés. En las cafeterías, en los jardines, en los restaurantes y es de los pocos sitios donde en los carteles y señales de los pueblos, en primer lugar, aparece el francés en detrimento del inglés. Esta es una población muy pequeña y no hay grandes superficies. Me quedé a dormir en la explanada de la Iglesia donde me dijeron que no había ningún problema. Efectivamente, no lo hubo. Al día siguiente partí para la Prince Edward Island que aquí todo el mundo la llama por sus iniciales, PEI. Fue un desvío importante pero tenía buenas opiniones sobre el Parque Nacional.

Dormí la noche anterior el Walmart de Amherst. Se puede entrar a la isla que pertenece a New Brunswick, con un ferry o por el puente de la Confederación que cruzan el estrecho de Northumberland.

Pensé en entrar con el ferry y salir por el puente. pero no fue posible porque otra vez...estaba fuera de temporada y los ferris amarrados, por lo que tuve que entrar y salir por el puente. Por cierto no cobran a la entrada pero sí a la salida. En este caso 46 CAD a la salida.

Este puente mide 12.900 metros y es el más largo del mundo construido sobre aguas heladas la mayor parte del año. Fue un día con bastante lluvia, más bien aguanieve. Pocas posibilidades de fotos de paisajes, aunque los motivos cercanos todavía han salido razonablemente bien. La isla de Prince Edward es verdaderamente agradable con una colección sorprendente en cuanto a colorido, en todas sus casas. Amplias parcelas. Las tierras, bien trabajadas. El Parque Nacional de esta isla es muy pequeño. Solo 20 km2. No hay mucha cosa para ver. Hay unas dunas que ciertamente no impresionan y una serie de pájaros Blue Jay y que yo no conseguí ver a ninguno.

Dormí, para variar, en el Walmart de Charlottetown, la capital. Paré en una gasolinera camino de Moncton para poner agua en el limpiaparabrisas y me miraron muy sorprendidos. No entendían que pudiera poner agua en lugar de algún anticongelante. Por supuesto, les hice caso y coloqué el anticongelante. En este trayecto de Charlottetown a Moncton es donde encontré las peores carreteras de estos días. La isla muy interesante sobre todo una pequeña ciudad llamada Summerside. El Parque, menos.

Con la sensación de no haber aprovechado demasiado bien esos dos días, continué para el Parque de la bahía Fundy. Es conocido por ser el lugar del mundo donde las mareas son más altas. Dicen que hasta 20 metros. También es pequeño, unos 200 km2. La puerta de entrada a este parque es Alma. Bonito nombre donde por fin encontré langostas vivas. No pescadas ahora sino guardadas vivas desde antes que se iniciase la última veda. En cualquier caso, exquisitas. La libra a 18 CAD, es decir 28 euros un kilo que me pareció algo como un regalo Ya tenemos baratos, el diésel, las langostas que verdaderamente son bogavantes...y los Parques Nacionales...durante 2017!! Por cierto, el diésel ha subido algo. Ahora la mayoría es a 1,10 CAD aunque aún lejos de los precios nuestros. Cuando yo estuve en Alma, la bajamar aún no estaba vacía por completo pero se veían pesqueros de 5 metros sobre la arena del puerto, varados sin agua alguna. En el trayecto del Alma hasta la salida, no había absolutamente nadie. Me detuve a almorzar en un sitio fantástico llamado Wolfe Lake y me pareció increíble que tanta belleza no tuviese más que un solo visitante. En Europa, sería impensable y aquí cuando comience el buen tiempo, probablemente será lo mismo salvando las distancias debido a la densidad demográfica. Fue allí donde di cuenta de una mitad del excelente bogavante. Continué viaje, nevando, hasta Fredericton y me quedé a dormir ¿sabéis dónde? No hay duda de que lo habéis adivinado. Al día siguiente, hasta Edmundston que es donde me encuentro ahora, en ese nombre que ya habéis acertado y donde me he acabado la otra mitad del bogavante. En la ruta que lleva a Edmundston, 50 km antes de la llegada, hay un lugar llamado Grand Falls donde hay que detenerse. Son unos saltos de agua en el río Saint John, el que desemboca en la bahía de Fundy, que valen mucho la pena. Espectacular, de verdad. En esta ciudad hay una frontera con USA, Madawaska, Maine. Mi próximo destino será el Parque Nacional de Saguenay, ya en Quebec. Voy guardando absolutamente todas las coordenadas de donde pernocto para quien le haga falta. No las pongo en este relato porque cansa la lectura.

Viernes, 28 de abril 2017

Me acerqué a la frontera entre Canadá-USA de Edmundston para comprobar, por segunda vez in situ, la cuestión de la permanencia en Canadá y USA. Fui a los dos puestos fronterizos donde me confirmaron en el primero, el canadiense, que para Canadá estamos autorizados a disfrutar del país durante seis meses continuos sin que sea necesario salir. Los agentes de Inmigración de USA me dijeron que sólo tres meses... Si quería más tiempo, me debía dirigir al consulado de USA, bien en Halifax o bien en Montreal. Para aquellos que se

animen a venir con más tiempo, el poder ir a Halifax puede ser una buena ayuda debido a la espera que habitualmente hay que hacer para recoger la AC. Aunque voy a entrar cuatro veces a Estados Unidos, ya lo hice por Bostón, después probablemente Niágara, luego Alaska y por fin, la última entrada ya en la costa del Pacífico, por el Washington State, pero como no preveo estar más de tres meses seguidos en ninguno de los dos países, doy por acabadas las gestiones. A los que se apunten, ya tienen más claro el planificar una ruta. Más allá de los paisajes, me ha extrañado mucho que, en Quebec, haya un porcentaje tan alto de gente que no habla inglés. Siempre había pensado que todos los quebequeses eran bilingües pero la mayoría no lo son.

Más sorpresitas: la prohibición de ventas de cervecitas y vino se acaba al llegar a Quebec. Se venden en gasolineras, supermercados y muchas más tiendas, aunque la venta de licores con más graduación, se sigue haciendo en tiendas especializadas. Los carteles de calles, señales de tráfico, rótulos etc. están escritos sólo en francés. Parece claro que el tema político, prima. Para acabar, tengo la impresión de que la cesta de la compra se abarata bastante. Llegué a la Rivière-du-Loup para embarcar en el ferry que cruza el San Lorenzo. Un mar, no un río. ¡Qué barbaridad! Mi billete y el de la autocaravana para cruzar el majestuoso río hasta Saint Simeon, han costado 78,60 CAD. Están abiertos solo desde el 15 de abril, o sea que me he librado por muy poco de no haber tenido que hacer 6 horas de viaje para llegar al inicio del Parque de Saguenay. Las salidas son a las 8:00, a las 12:00 y a las 16:00 horas. La travesía dura algo más de una hora. Barco antigüete aunque muy aseado en el interior y con una calefacción que se hizo agradecer. Solo viajábamos ocho vehículos cuando la capacidad quizás sea para no menos de 60/80 unidades. Aunque a la llegada al pequeño pueblo de Saint Siméon, la oficina de información estaba cerrada, los empleados que expiden los billetes me regalaron dos mapas de la zona, bastante útiles ya que con mi tarjeta Fido, en esas zonas inhóspitas, no se consigue Internet. El Parque Nacional de Saguenay es el tercero más visitado en Canadá, solo por detrás de Banff y Jasper aunque lejos de ellos, por lo que las expectativas eran bastante buenas. Empecé a subir camino de Tadoussac. Carretera panorámica hasta llegar a Sainte Catherine para tomar el ferry gratis de 10 minutos a Tadoussac y dos o tres grandes carteles que anunciaban avistamiento de ballenas. Ya había pensado de aparcar el tema ballenero para el verano en Alaska, y/o el próximo invierno en Baja California, pero al ver los carteles, decidí intentarlo otra vez. No hubo suerte porque las Zodiac no comenzaban su trabajo hasta este próximo sábado... Otra oficina de turismo más cerrada por lo que en ese momento, tomé la decisión de que los próximas 2/3 semanas aprovecharé para centrarme un poco más en ciudades como Quebec City, Montreal, Toronto y Niágara donde el tiempo y el calendario tendrán menos influencia. No es mi objetivo en este viaje la gran ciudad, pero me pareció un pecado el no visitarlas siquiera. Verdaderamente la ruta por el Parque Nacional de Saguenay es espléndida. El nombre de este Parque viene del río del mismo nombre que a su vez es afluente del San Lorenzo. Desde los miradores, hay grandes vistas a este río, especialmente en Sainte Marie du Nord, en la ribera izquierda y por la derecha, en Anse-Saint-Jean donde se debería subir a la Tabardiere. No es muy alto, solo sube hasta los 300 metros, pero como todavía no habían pasado las máguinas quitanieves, había muchísima y subir fue bastante duro y el último kilómetro, fue épico. Yo no sé ni cómo llegué. Bueno, sé que llegué hecho polvo. Además, es uno de los fiordos más largos del mundo y el único navegable de América del Norte. Muy buen nivel de vida en la zona, debido a la gran producción de aluminio, a la explotación forestal y a los productos lácteos. He llegado a Sainte Rose du Nord un poco tarde. He pedido permiso para quedarme delante del Centre Accueil de la Montagne, donde me dijeron que no había problemas para que me quedase... y además me han invitado a tomar café. Quién habló conmigo, era un sacerdote que según contó,

había estado en la Expo 82 de Sevilla, que también conocía Tarragona... y se despidió con un sonoro ¡buenos días!... a eso de las 9 de la noche, que para no herir susceptibilidades no quise corregir. La siguiente pernocta fue en la Baie Saint Paul, ya en la ribera derecha y más cerquita de Quebec. He pasado en total tres magníficos días por la zona y esta mañana he salido de la bonita ciudad de Baie Saint Paul. Aquí no había Walmart pero si un Centre D'Achats que ha hecho el avío. Debía hacer el vaciado de líquidos y lo encontré en el Garage Municipal pero no fue fácil. Está situado en el 415, Boulevard Raymond, de Beauport, a solo 7 kilómetros de Quebec pero está en una tremenda manzana y con ese solo número. El TomTom te avisa de que ya has llegado, pero no. El agua corriente estaba cortada y aguas grises, a tu libre albedrío. Vais a llegar mejor con las coordenadas: N46.881711 / W71.182016.

Finalmente, me he alojado en el Grand Walmart de Fleur de Lys, Quebec City.

El seguro, creo que en el algún momento lo había comentado, pero por las dudas, lo vuelvo a hacer. Lo gestionaron los de Seabridge que a su vez contactaron con Thum que es una compañía de los Estados Unidos, con base en Michigan. Esperemos que no haga falta ni llamarles. El precio por 6 meses ha sido de 2.397 US, válido para Canadá, USA y México, aunque en este último país, antes de pasar la frontera hay que sacar el Seguro de Responsabilidad Civil. Aprovecho para decir que los de Seabridge, a falta de una semana para que saliese el barco, me escribieron diciéndome que se había cancelado el viaje y para darme otras tres alternativas, saliendo de Zeebrugge, a 20 km de Brujas. Yo escogí la que no me obligaba a cambiar mi billete de avión. Me presupuestaron el mismo precio y también igual los gastos a pagar en Canadá, 350 CAD. La realidad es que el pago en Canadá se elevó a 543 CAD. Me quejé y la respuesta fue que era la primera vez que colaboraban con ese transitario en Halifax y que no lo conocían. En fin, ya se sabe que siempre estas cosas se rompen por donde se rompen y como la AC no me la iban a dar de no pagar antes pues el conocido ajo y agua. Es bueno tenerlo en cuenta para próximos posibles cambios.

Lunes, 8 de mayo de 017

Quebec Ville, como aquí gustan de decir, posee un maravilloso centro histórico y es Patrimonio de la UNESCO. Como vamos hacia el oeste, ya hay un nuevo huso horario y ahora la diferencia con España es de 6 horas menos. Me he quedado tres noches en el Walmar de Fleur de Lys y dos noches más en el Walmart de Boulevard Labourgneuf, sin que nadie me haya preguntado absolutamente nada. Esto creo que es una buena noticia por si alguien se decide a venir en las fechas en las que yo he venido. El tiempo ha estado muy flojito. Casi todos los días frio, viento y lluvia.

Ese problema de que no haya agua en los Walmart, es llevadero porque se soluciona con las gasolineras. Tienden a hacerse un poco los remolones pero suelen darla. Habitualmente no tienen grifos fuera de la tienda. Me he hecho con un embudo largo y flexible que venden en las mismas gasolineras y va de maravillas. Lleno el cubo dentro... y fuera, a por el embudo. Es de suponer que cuando salga de la zona de las grandes ciudades en las que me encuentro ahora ya estarán, sino todos, sí una buena cantidad de campings abiertos con lo que esa incomodidad, se habrá terminado... hasta mediados/finales de septiembre que vuelven a cerrarlos.

Desde este Walmart, hay varios buses que van al centro, aunque yo preferí irme andando. Quizás una hora hasta la entrada a la ciudad y una hora y media hasta las Plains of Abraham situados arriba del todo de la ciudad, que fue el lugar que yo escogí para comenzar la visita y también el

escogido por las fuerzas francesas e inglesas para dirimir difrencias en la zona, a base de cañonazos, garrotazos, espadas, cuchillos y todo tipo de juguetes admitidos o no admitidos.

Autobuses al centro por 3,50 CAD sólo ida. Viaje completo por 6 CAD. Más opciones, sean para todo el fin de semana, para 10 viajes, para las noches...Para rutas y horarios, Google Maps facilita toda la información. ¡Vaya regalazo! Hoy no lo cambio ni por la tortilla española. Cuando esté sedentario, ya veremos.

La Citadelle, el Parlamento, el Ayuntamiento, la Catedral, el Chateau Frontenac que es el emblema más conocido de la ciudad, el Seminario de Quebec, todos ellos edificios que te transportan a la vieja Francia. La posición estratégica de Quebec, justo en la unión de los dos brazos del San Lorenzo a la salida de la Île de France, hacía casi inexpugnable la entrada a los territorios de la Nueva Francia, pero fue conquistada por los ingleses y fue un momento culminante en el desarrollo de los acontecimientos, a favor de los ingleses, en el Canadá. Quebec es la única provincia francófona de Canadá y bien que lo defienden. En Quebec Ville tuve la ocasión de ver a la maravillosa orquesta de Glen Miller. La nostalgia que avanza.

Visité el Parque Nacional de la Jacques Cartier y no de Jacques Cartier. Me extrañaba lo del articulo delante, y además en femenino pero la realidad es que el Parque Nacional está dedicado al río y no al explorador y como los ríos, en francés son femeninos, pues ahí está la respuesta. Se podía llegar solo hasta la oficina a causa de las últimas nieves y a partir de allí, había que aparcar.

Yo hice andando un total de 5/6km. Parajes espectaculares. Precioso y muy recomendable. Animales, pocos. Señales de peligro a causa de los alces hay muchas, pero yo no vi ni alces, ni zorros... ni nada con 4 patas. Al día siguiente me fui a pasear por la otra ribera del río, a Levis, que es desde donde se suelen hacer las fotos para realzar el skyline de Quebec con el Chateau Frontenac dominante. Bonito pero me puedo imaginar los precios de las casitas. El viaje por autopista de Quebec a Montreal, solo son 250 km que se hacen en tres horas. Velocidad máxima para camiones y coches: 100 km y mínima de 60 km. Muchos avisos inteligentes en la ruta. ¿Estás muerto de fatiga? Párate antes.

Muy plano el paisaje y sin mucha cosa para remarcar.

o El viaje lo hice con mucho sol pero a menos de 50 km de Montreal, otra vez la lluvia. La entrada a la ciudad tiene, no muchos parches sino muchísimos y deja que desear. Es cierto que las autopistas son gratis pero un país como Canadá...

Montreal es una ciudad mucho mayor que Quebec, ya son 2 millones de personas en la ciudad y 4 millones en el área metropolitana, donde se nota que hay una fuerte inmigración. Muchos asiáticos y latinos. El haber conseguido comunicar el lago Ontario con el Atlántico en el siglo XIX a través del gran San Lorenzo y con la ayuda de muchas esclusas, sin duda ha influido en que hoy Montreal haya superado claramente, al menos en demografía, a Quebec Ville.

Me he quedado tres noches seguidas en la "suite" del Walmart Decarie y afortunadamente ninguna pregunta. Es posible que el hecho de que aún no haya comenzando la avalancha de veraneantes, sea determinante en el que ni se inmuten por preguntar nada. El tiempo no ha mejorado, o sea que he dedicado a visitar algunos museos y valoro mucho el de Bellas Artes. Hubo suerte porque había una exposición de Chagall, incluida en los 23 CAD que costaba la entrada y que verdaderamente me impresionó por la dimensión de lo exhibido facilitado por el entorno del artista ruso. Permitían hacer fotos, sin flash, y no había barreras de ningún tipo para

acercarse a las obras. Hay cuadros de grandes pintores y escultores, sobre todo autores del XIX y del XX y no se tiene ese sensación de exceso de seguridad que se nota en otros museos. El centro histórico no tiene quizás la dimensión del de Quebec Ville pero aun así, vale la pena ver en el Viejo Montreal, la Basílica de Notre Dame, La Plaza de Armas, el Ayuntamiento, el Vieux Port...

A solo dos pasos hay un centro financiero importante. Es verdaderamente una ciudad vibrante, una moderna metrópolis. En la zona centro, hay más de 30 kilómetros de túneles-avenidas llenos de todo tipo de tiendas, oficinas, agencias de viajes, bares, restaurantes. Con las crudas temperaturas del invierno, en el que todos los años se llega a los 35 grados bajo cero, es una buena opción el no tener que salir a la superficie. En diversión, el Village es un barrio lleno de restaurantes, bares, cafeterías, galerías de arte, tiendas de moda, mucha vida disipada y que de venir a Montreal, sin dudarlo hay que pasear. El Mont Royal, está en el mismo centro. Son muchos escalones porque el desnivel es fuerte. Si hay achaques, mejor es no subirlo andando y en ese caso, darse un garbeo con el autobús que te deja allá arriba. Magníficas vistas de la ciudad y el río.

Por último, decir que como después de los Juegos Olímpicos de Montreal de 1976, la mayoría de las instalaciones, como suele pasar en casi todas las ciudades que han sido olímpicas, se quedan sin usar o casi y como cuesta una fortuna el mantenerlas, aquí tuvieron la idea de que el velódromo se convirtiese en el Biodôme que es una especie de Museo de la Naturaleza y que representa cuatro ecosistemas del continente americano. Es interesante verlo aunque los que más lo disfrutan son los niños y chavales.

En ese mismo Parque Olímpico, justo enfrente del Biodôme se encuentra el Planetario con representaciones de luz y sonido guiadas en francés o inglés. A cinco minutos a pie pero dentro del Parque Olímpico, encontramos el Insectario con una tremenda colección de insectos y entre ellos, cientos de mariposas. Con la entrada al Insectario va unida la del Jardín Botánico. Para disfrutar del conjunto, hay para pasarse allí todo el día. Abren desde las 9 de la mañana hasta las 5 de la tarde. Es un buen horario porque de lo contrario, faltarían horas. Se llega mejor con el Metro, línea Verde, Estación de Viau. Se puede sacar un billete para las tres zonas por 46 CAD, que fue mi opción preferida. También se puede elegir un solo lugar, o bien dos.

Se me acaba el tiempo para Montreal y mañana parto para Ottawa para hacer una rápida visita ya que voy un poco lento con las fechas. Por cierto, la matrícula de la autocaravana, que no saben de donde es, pero que intuyen que es europea, despierta mucho interés por estas tierras. También la forma del habitáculo que al ser mucho más ligera que las norteamericanas, les llama la atención y más aún, cuando les digo que el motor es diésel y que sólo gasta 10 litros por cada 100 km.

Tengo la impresión de que los Walmart, por política interna y quizás por acuerdos con la Policía Local, dicen, caso de que se les pregunte, de que se puede estar 24 horas pero que en el fondo, digo yo, a ellos no les importa el que se pernocte uno, dos o incluso tres días. Si se espera a venir a que abran los campings el quince de mayo sabiendo que se cierran en septiembre, no hay mucho tiempo para cruzar Canadá y salir de Alaska antes de mitad de septiembre.

Pido ayuda, sobre todo para los mecánicos. Me olvidé de traerme uno o dos filtros de aceite, y aquí, para la Fiat Ducato 2.3 Multijet no es fácil el encontrarlo. En México sí, pero aún estoy muy lejos. Para comprarlo online, no quisiera dar una dirección porque me tendría que quedar anclado en ese sitio y se puede retrasar. Si no hay más remedio, pues lo tendría que hacer. Posibles soluciones: ¿Sacarlo y limpiarlo? ¿Cambiar el aceite continuamente, cada 6/8.000 Km en lugar de 15/20.000 km hasta que disponga del original? ¿Otras?

¿Se puede usar otro filtro que no sea Fiat y que haga el apaño? Espero ese cable.. De antemano, muchas gracias

Debido al problema del proveedor del hosting de este Foro, los datos enviados entre el 10 y el 23 de mayo se han perdido y por lo que hace referencia a este hilo, seguro que se ha perdido uno escrito que hablaba de Ottawa, Niagara y de Toronto, así como algunas respuestas. Como sea que yo también tuve unos problemas en mi ordenador, también me he quedado sin los datos de esos escritos aunque afortunadamente he podido recuperarlos copiándolos del Foro AC. Si hay alguien que le haya dado por ir copiándolos, le agradecería me pasara ese escrito mío, el que hablaba de Ottawa y de Toronto, básicamente para no tener que redactarlo otra vez...

Muchas gracias.

Como no hubo suerte y no hubo nadie que hubiese copiado por casualidad el relato referente a estas ciudades, solo decir que me pareció Ottawa una ciudad estupenda y con mucho que ver, como el Parlamento, el East Block, el Canal Rideau la Galería Nacional. No es una ciudad demasiado grande, perfectamente bilingüe y en el límite de Quebec y Ontario. Me quedé a dormir en uno de los parkings de mi gran almacén favorito y con bus, en 20 minutos estaba en el centro.

Niagara. ¿Qué decir que no se haya dicho ya? Hice el recorrido desde Ottawa a Niagara de golpe. Pasé por Toronto y no me paré con la idea de hacerlo a la vuelta, como así fue. Tremendo tráfico en una autopista de hasta 16 carriles. Dicen que a su paso por Toronto es la más concurrida de América del Norte, por encima de la de Santa Mónica en Caifornia. Es la ruta que enlaza desde Quebec a Toronto y luego Detroit y Chicago, aunque tengan diversos números de autopista.

Finalmente, como regresé a Toronto, decir que me pareció un centro comercial imponente. El centro de Toronto no tiene que envidiarle nada a algunos de los más conocidos de USA. Como no quiero perder mucho tiempo en volver a redactarlo todo de nuevo, he escogido más fotos de las habituales y como se dice que una imagen vale más que mil palabras, pues allá que van.

25 de Mayo de 2017

Primero os comento un poco lo más interesante para los autocaravanistas. La llegada a la frontera con Estados Unidos por Detroit, sin incidentes, aunque un poco lenta para pasarla. Muchas preguntas, normales por otra parte porque hay que considerar normal que te pregunten si llevas armas, drogas, alcohol, carnes, verduras, huevos.... Me dijeron de entrar en una zona de registro para coches donde seríamos 40/50 vehículos, que me bajase, que lo dejase todo allí excepto el dinero que llevase y me dirigieron a unas oficinas bastante concurridas. Preguntas divididas en tres conversaciones y al final me dieron la autorización para proseguir. Total en la frontera una hora y media. Pagar el peaje del puente de 5 USD y en la primera salida de la autopista, ya estás en Detroit. No pensaba quedarme a dormir, principalmente porque había oído malos comentarios sobre la ciudad. Hice unos pocos de kilómetros por la zona central de la ciudad con la AC y me fui a ver el Fort Wayne y a continuación el edificio donde se creó la la Tamla Motown y poco más. Tengo que decir que lo que es el centro, estaba todo muy bien aparentemente y sin ningún síntoma de lo que está ocurriendo en los suburbios. Los suburbios, la zona deprimida es la que al parecer puede pasar de todo. Yo pregunté a dos personas, una de ellos guardia de seguridad qué tal la zona de Brightmoor y sorprendido, me preguntó a

su vez la razón por la que quería ir a ese sitio. Me dijo que allí podía pasar de todo. Con su pregunta encontré la respuesta por lo que emprendí rumbo a Jackson que está ya bien fuera de Detroit.

Esta ciudad es la cuna de la Ford, la Chrysler y la General Motors. Casi nada... Con la entrada al mercado de las fábricas coreanas y japonesas sobre todo para turismos, con precios sensiblemente más baratos, las grandes fábricas estadounidenses han debido buscar alternativas de mercado y eso no se hace en dos años. Muchísima gente en el paro porque todo el conjunto de la ciudad ha sufrido las consecuencias. Ya se sabe lo que esa situación acarrea. La ciudad ha sido masacrada por la crisis y en los últimos 10 años ha perdido más de 700.000 habitantes. Antes de seguir con algunos apuntes del viaje, algunos datos importantes para las AC. Las bombonas de propano compradas en Canadá se puedan rellenar o intercambiar en los Estados Unidos. Las carreteras son mejores que en Canadá. No es que allí sean una ruina pero son mejorables. En las Highways Interestatales hay áreas de descanso. En las estatales sólo parking sin ningún servicio. No son distancias regulares, pero se pondría decir que entre 40 y 60 millas es la distancia que separa a cada área. Aquí se perdieron los litros y los kilómetros como usan en Canadá y en su lugar, solo galones y millas. Las áreas de descanso son muy buenas. Muy parecidas al estilo de las francesas. A favor de las estadounidenses, el que no están atestadas como las francesas y atención, las autopistas, en su inmensa mayoría son gratis. Pagué unos peajes muy pequeños, 2-3 Illinois, un poco antes de llegar a Chicago. No están especialmente acondicionadas para AC pero hay agua. No se puede usar una manguera porque hay metros entre el aparcamiento y los servicios, pero se arregla uno. Por cierto, ayer encontré una que si tenía un grifo exterior, con un grifo tan potentísimo que el cubo se podía llenar en no más de 6/8 segundos. Para bomberos, vamos... Llenando 5/6 cubos, un buen embudo largo y flexible y un vaso de café de los grandes que aquí tanto se usan, depósito lleno en 15 minutos. Por cierto, no se os ocurra pedir un café de tamaño grande. Yo creo que debe hacer 750 ml. Lo confirmo 24 onzas son 710 ml, no iba muy desencaminado.

El precio del diésel sensiblemente inferior. Un galón fluctúa según zonas y marcas, entre los 2,37 y los 2,60 USD por galón. Traducido a euros teniendo en cuenta que el galón tiene 3.785 litros, tomando el precio medio y que el euro se cotiza hoy con el dólar a 1.12 nos arroja 0,59 € por litro. Fenomenal para hacer kilómetros. La cesta de la compra, también es sensiblemente más barata.

La velocidad máxima en las autopistas interestatales suele estar entre las 60 y 70 millas por hora. Más hacia el oeste también es normal 75 y hasta 80 millas. Los Parques Nacionales, como no se da la buena coincidencia de ninguna celebración importante como ha ocurrido en Canadá, hay que pagar en todos, aunque eso sí, no son caros. Luego os paso algunos precios.

Los Museos, lo mismo: pagar sí pero precios más bajos que Canadá. Asunto importante: para mí por supuesto, San Walmart sigue en los altares y de allí no lo sacamos.

A partir de Wisconsin, los Walmart están abiertos las 24 horas del día. En Estados Unidos tienen la friolera de casi 5.000 tiendas o sea que dormir, sí vamos a dormir. A partir de Illinois hacia el oeste los Walmart están abiertos 24 horas. Ahora bien, cuando por tema de horario, no he podido llegar o simplemente no me ha apetecido, no he tenido ninguna mala respuesta en las gasolineras. Mejor preguntar antes. Hoy mismo me han dicho que sí. Por ejemplo, a 70 km antes de llegar a Casper, en Midwest, Wyoming.

Referente al viaje en sí, me parecía bueno el itinerario original y en ningún momento he sopesado de cambiarlo, al menos el trazado grande. Luego hay rodeos que se dan casi siempre

porque quiero ver más puntos de interés. Voy un poco tarde con los planes iniciales pero sarna con gusto, no pica.

Llevo hoy 39 días de viaje y 7.633 km recorridos (no cuento los de Europa para llevar la AC a Bélgica) por tanto una media de 195 km/día que ha subido bastante desde que arranqué desde Chicago hacia el oeste porque el centro oeste la distancias son enormes y es más monótono. Hasta Chicago eran 165 km/día.

En Chicago, hay tres Walmart donde no dejan pernoctar, pero no es grave problema porque hay otros cuatro más. Yo me quedé en el de Cermak, zona donde como abundan los mexicanos, me entretuve en comer unos tacos riquísimos. Las dos noches lo hice. En la zona, primer idioma el chicano, luego el español y por último, el inglés. Chicago es una ciudad tremenda, pero cosa curiosa, no toma mucho tiempo en verse porque el centro está todo muy concentrado. Como llovía, pensé que era buena idea meterme en el Museo más conocido de la ciudad, el Art Institute of Chicago o sea que así lo hice y no salí decepcionado. Cesó la lluvia y listos para andar ya que la AC estaba bien aparcada en Cermak y yo me fui en autobús, que además de evitar problemas de aparcamiento, una hora de parking puede costar 15 USD... y eso donde te dejan aparcar. Me gusta además verle un poco el pulso a la ciudad. A 500 metros está la orilla del lago Michigan. Como cualquiera de todos esto grandes lagos, un mar.

El Millennium es el centro neurálgico para todos los turistas. Allí está concentrado mucho de lo más visto de la ciudad. El Millennium Park engloba la Cloud Gate, el Parque de Conciertos y allí también comienza el Lake Trail. No lejos, se hace fácil andando, la Magnificient Mile que es donde están todos los mejores establecimientos y donde como es lógico, se producen las mayores clavadas. El Sr.Trump tiene allí, junto al río, un Hotel en un edificio de 98 plantas.

Me quedaban unas cosas más para ver y pensaba verlas al día siguiente, pero por la radio me enteré de que se iba a celebrar una Media Maratón y las medidas de seguridad iban a ser muy grandes por lo que preferí marcharme un poco antes y como tampoco voy muy sobrado de tiempo para los planes inmediatos, pues en bandeja la decisión.

Comencé el viaje propiamente dicho hacia el oeste a través de Illinois y Wisconsin. Todavía muy poblado todo. Me paré a dormir en La Crosse, en el límite con Minnesota porque tenía intención de pararme a ver el río Misisipi. Hacía un día muy bueno y realmente La Crosse es una pequeña ciudad de muy buen nivel. Al día siguiente una buena tirada por los estados de Minnesota con llegada a Sioux Falls ya en Dakota del Sur. El recorrido se hace por las grandes praderas. Cientos y cientos de kilómetros por paisaje llano y en la parte final del estado de Dakota comienza a subir un poquito el terreno. Tengo que decir que jamás había visto unas extensiones tan enormes de terreno donde el único color que existe, es el verde. En esta zona ya sí que se ven bastantes autocaravanas, buscando los Parques Nacionales de Dakota y Wyoming. Grandotas la mayoría, como de unos 9 metrosy muchas remolcando un coche. Es sorprendente la baja densidad de población de Dakota del Sur, solo 4 habitantes por km cuadrado y no digamos la de Wyoming que solo llega a 2,2. Wyoming es un Estado con 250.000 km2, es decir la mitad de España y donde solo viven un poquito más de 500.000 habitantes, según el último censo de 2016 donde la población incluso ha descendido. Para hacernos mejor a la idea, España tiene una densidad de 92 habitantes por km2, por tanto 42 veces más poblada que Wyoming. Salí de mañana bien temprano para llegar a Rapid City que es el centro desde donde moverse para ver todo lo que hay que ver en la zona más oeste de Dakota del Sur, que no es poco.

Lo primero que hice fue ver el Parque Nacional de las Badlands. Una preciosidad. Es algo que sin duda hay que ver porque es único. Espectaculares las formas que adopta el terreno sometido a

una fuerte erosión tanto del agua como del viento que en ese día soplaba de lo lindo. Es un paisaje muy árido donde el terreno tiene diversos colores en función de los minerales. Forman unas capas que parecen pintadas. Se tardan unas 3 horas en verlo. Es gratis pero hay que pagar el parking que cobran 10 USD.

A mí me ha recordado mucho a Las Médulas leonesas.

Hay que decir que, desde la entrada hasta la salida, la calidad de las instalaciones y las carreteras de los Parques Nacionales en USA es de primera calidad. Cientos de lugares donde parar cómodamente para descansar un rato, o para hacer fotos. Puestos en lugares estratégicos con magníficas vistas y todo perfectamente indicado. Una amplia flota de coches patrullas. En las oficinas de información en los Parques, mucha información y gente muy especializada. De lujo. Ayer por la mañana el Mount Rushmore National Memorial. Impresionante trabajo el realizado por el arquitecto Borglum, nacionalidad estadounidense, aunque nacido danés. Están tallados en una montaña de granito los cuatro presidentes que él escogió como los más significativos de la historia de los Estados Unidos: Washington, Jefferson, Roosevelt y Lincoln. Vamos a ver si al actual, lo ponen allí también. Sitio aún tienen...je, je. Como todo cambia, ahora hay otro, aún en construcción, dedicado al guerrero Crazy Horse con la talla de su cara bastante más alta que las de los presidentes del Mount Rushmore. Está a solo unas 20 millas. Ha sido una iniciativa privada. Como el listón de la mañana estaba muy alto el Parque Custer me supo a menos . Está enclavado en un conjunto llamado Black Hills, todos los parques en Dakota del Sur, excepto el de la DevilsTower que ya pertenece a Wyoming. Es un Parque dedicado a vida animal aunque también hay unos lagos que están bien.

Pude ver muchísimos bisontes y también los simpáticos perros de las praderas. También dos o tres ciervos. Hay bastantes burros, tal como lo oís, que campan a sus anchas. Es bastante extenso el recorrerlo todo, yo creo que no menos de 60/70 millas. Podrían haber sido menos pero hay un túnel por el que una AC no pasa y hay que dar un rodeo.

Hoy me quedaba por ver en esa zona, la Devils Tower que fue declarado como primer Monumento Nacional en los Estados Unidos Ha sido durante siglos un referente para todas las tribus indias de la zona y que también no sé por qué motivo, está en el conjunto de las Black Hills aunque están separados por más de 60 millas. Hay que pagarlo aparte y su precio es de 15 USD por coche. Es un peñón circular imponente de casi 400 metros de altura sobre el nivel del pequeño río Belle Fourche. A mi juicio, mejor que el Parque Custer.

Bien, hora de terminar. Mañana comienzo el viaje para el Parque Nacional Grand Teton y el Yellowstone donde al parecer todavía hace bastante frio. Esta semana las temperaturas han estado bien. Máximas alrededor de 20 gradosy mínimas de 10. Lluvia moderada.

30 de mayo de 2017

Los dos Parques Nacionales, Grand Teton y el de Yellowstone están en el noroeste del estado de Wyoming aunque el de Yellowstone se adentra un poco en los de Idaho y Montana.. Hay que asegurarse al entrar de ir con el tanque bien llenito porque no hay muchas gasolineras en esta zona. No obstante, dentro del parque, hay dos o tres gasolineras.

La llegada al Grand Teton la hice entrando a través de la Moran Junction, autopista 26 y con una nevada copiosa aunque el piso se mantuvo limpio de nieve. El paso de Togwotee tiene 9658 pies de altura o sea la friolera de 2944 metros de altura. Afortunadamente, ya que estaba

anocheciendo, pude llegar bien unos kilómetros más al oeste hasta la ciudad de Jackson. Es una ciudad bonita, que estaba en fiestas y donde al día siguiente había un rodeo que me hubiese gustado ver pero que no pudo ser. Tenía que haber reservado con anterioridad.

Estaré al tanto para ver los calendarios con unos días de anticipación y hacer coincidir mi posición con la del rodeo para ver, al menos, uno de ellos. Ahora son escasos, pero en julio y agosto hay mucho por cualquiera de los Estados del oeste. Ya me han dicho que hay bastante oposición por parte de los defensores de los derechos de los animales...

Me quedé a dormir esa primera noche en la explanada del Alberston 43.34763 y 110.092373 es decir ya bien al oeste. A la mañana siguiente, después de la nevada, con un día precioso, me fui a recorrer el Parque Nacional de Grand Teton. Hay en Jackson una oficina para el visitante, Visitor Center, aquí nada de Tourist Information, grande y con mucha gente atendiendo. En 10 minutos salí con una carpeta de mapas y con recomendaciones. Ellos personalizan muy bien a todos los visitantes y no tienen prisa para explicarte cualquier cosa que les preguntes. Como debe ser, vamos. Como curiosidad, la señora que me atendió, muy bien por cierto, me dijo que había estado en España en eso de los toros que la gente corre delante. Le dije que Pamplona y me dijo muy seria que no, que era Ávila donde pasaba eso. Pues bien... Tengo que decir que su información fue muy correcta, mejor que la de Pamplona. Espectacular es lo primero que se me ocurre para calificar la visión de estas montañas. Es muy cómodo para ver porque la carretera discurre paralela a la zona de montañas. Estas montañas son bastantes jóvenes, de las más jóvenes del mundo y se formaron después de una serie de masivos terremotos que hicieron que la montaña subiera hasta los 4.197 metros que tiene el Grand Teeton y el valle donde está Jackson bajase hasta los 2.200. Como entre el valle y los picos no hay nada que interrumpa la vista, os podéis imaginar la panorámica. Y como aún hay mucha nieve pues el paisaje era de película... del oeste.

Los lugares más bonitos o los más visitados, son el Jenny Lake donde había muchísima gente y también el Jackcon Lake, más grande pero quizás con menos encanto.

En el Visitor Center te indican incluso desde donde tomar las mejores fotografías. Las mejores sin duda son las que encaran la cadena de picos. Yo conservo toda esa información en forma de mapas, o sea que si alguien se anima a venir, también la puedo facilitar. Otra vez repetí la acampadada en el mismo lugar y a la mañana siguiente me fui para Yellowstone. La entrada se paga dentro del PN Teton y cuesta 50 USD por coche, no importa cuántas personas viajen y tiene validez para 7 días. Este billete vale para los dos Parques. Hay cuatro entradas y en todas ellas se puede pagar. En total estuve 5 días entre los dos parques pero había argumentos para haber estado hasta la semana entera. Hablar de Yellowstone como Parque Nacional es hablar de lo máximo. Todos los números son de primera magnitud. Es el mayor del mundo. Tiene casi 9.000 Km2 es decir bastante mayor que la provincia de Madrid, o la de Barcelona, o la de Málaga, por poner algunos ejemplos. Casi todo el Parque está sobre los 2.500 metros de altura, de ahí que aún había lagos helados al final de mayo. Es el Parque Nacional más antiguo del mundo, creado por el Congreso de los Estados Unidos en 1872, el más visitado del mundo con casi 4.000.000 de visitantes y con 3.700 empleados en verano. La mayoría de atracciones de la zona oeste son geotérmicas. Cientos de géiseres, el mayor es el de Old Faithful que a su vez es uno de los emblemas del parque. Muchas aguas termales, la mejor la de Mammoth Hot Springs, en la salida norte. El Gran Canyon, en la zona oeste del Grand Loop es extraordinario y de lo más pintoresco. Este loop, es decir el situado más al sur, es el que tiene las mayores atracciones pero es muy recomendable ver también el del norte. Ambos comparten un tramo de 50 km.

También a destacar el Lago Yellowstone y río del mismo nombre que después de salir del Parque discurre por Montana y desemboca en el Missouri, 1.000 km al este. Muchos animales, entre los que abundan los bisontes, osos grizzly, osos negros, ciervos y alces. Los más visibles, los primeros. Los mayores pesan cerquita de los 1.000 kilos o sea que pocas bromas. Dicen que acercarse hasta los 100 metros de distancia, sin problemas. Los osos, han atacado en 20 ocasiones y tres veces, la cosa acabó en tragedia fatal. Las recomendaciones son de no acercarse a menos de 25 metros, de no correr jamás porque el oso te caza, te da un abrazo y vete a saber, que lo de Leonardo DiCaprio está reciente...Para los más precavidos, venden y también alquilan, spray para osos. Se puede pescar, hacer picnic incluso fuego en áreas designadas. Alquilar y llevar canoas aunque la reina de las actividades es el senderismo. Dependiendo de la entrada que se escoja las carreteras estarán abiertas antes o después. Las primeras en abrir, a primeros de mayo y las últimas, a finales. Hay mucha gente en mayo, así que imaginaos en julio y agosto. Hay multitud de chinos y de indios en los puntos de interés y en los campings. La última noche, me descuidé al no saber a qué hora iba a terminar y no había reservado dónde dormir, por lo que empecé subir hacia el norte buscando un camping y no hubo forma en los dos que estuve, el de Madison y el de Norris ya que al de Mammoth no subí porque me anticiparon que estaba también completo, completos y gente esperando por si alguien se iba a primerísima hora. Con esas, me salí del parque por la parte oeste y me fui a dormir a un parking de AC con servicios y a un precio de 35 USD y cuando me desperté, comprobé que estaba en el Estado de Idaho. A la mañana siguiente, volví a entrar al parque para ver la estación termal de Mammoth y finalmente, la posterior salida hacia Montana enfilando para el Glacier National Park, en Montana. A ver cómo se da...

6 de junio de 2017.

Buenas noches.

En el anterior hablaba de que me dirigía al Glacier, en Montana, frontera con Canadá. Fue un lapsus; es cierto que Montana comparte frontera con Canadá pero no por el sur, sino sólo por el norte. Ya lo he corregido. La entrada a Montana fue como entrar en un país distinto. Después de varios días en los Parques Nacionales donde no se ve un anuncio de ningún tipo, creedme que se extrañaba la nueva visión. Eso sí, a la media hora ya has vuelto al mundo habitual. La carretera baja mucho desde los 2.500 metros del parque y la ruta va paralela al río Yellowstone. Las montañas que se ven a la derecha, te dejan sin habla. Los paisajes buenos que hemos visto toda la vida en las películas del oeste. La parte alta de las montañas, sin vegetación y solo nieve, media montaña poblada de altos pinos y abajo, llanura con cultivos y el río Yellowstone. Me paré en varias ocasiones para hacer fotos porque verdaderamente estaba extasiado. Fueron unos maravillosos 100 km.

Dormí en Bozeman, ya sabéis dónde, y al día siguiente, camino del noroeste.

Hay una pequeña ciudad, Butte, sobre la que había leído algo y que quise visitar. Fue considerada a fines del XIX como la colina más rica del oeste debido a las minas de cobre. Hoy ya solo quedan los vestigios de lo que fue. También son muy visibles muchos cráteres llenos de agua que era donde se extraía el cobre en minas abiertas y que contribuyeron decisivamente a la electrificación de los Estados Unidos. Ese emporio cayó cuando acabó la Primera Guerra Mundial.

En una visita guiada te explican que había cientos de saloons, salas de juego y muchos lugares de prostitución donde el más famoso, el Burdel Dumas, ha sido una de las casas de prostitución

que ha estado durante más tiempo abierta en el país. Lo contaban con orgullo y satisfacción. En la dirección hacia el Glacier, está el Flathead Lake, el mayor lago de Montana y del que se dice que tiene las aguas más claras del mundo. Fui a verlo, pero no tuve suerte. Allí no se veía el fondo a más de un metro de profundidad. El día no ayudaba, pero como estaba en la ruta de entrada al Parque Nacional Glacier pues no me importó tanto. Por cierto, la noche en que llegaba a este lago, hubo una tormenta de viento y arena, que, duró como unas dos horas y que dejó a la pequeña ciudad sin luz. Estando todo cerrado no fue bastante protección para que bastante polvo-arenilla entrase en la AC.

Al día siguiente, todo funcionaba y camino del Glacier. Tampoco fue el mejor de los días. El Parque Nacional es algo menos de la mitad que el Yellowstone y la atracción más popular es la Going-to-the-Sun Road. Pues bien, estaba cerrada. La parte media, la más alta preveían que no se iba a abrir hasta fin de junio o principios de julio. Mucho hielo en la cima del Logan Pass,a 2.000 metros. Estaba abierta hasta un tercio del total contando desde el West Glacier, que fue lo que pude hacer. Nada excesivamente interesante. Baja en torrentera el río Flathead que es el que alimenta al lago y al poco de sobrepasar el lago McDonald, había que volverse. Por tanto, para ir camino del East Glacier había que ir por la parte sur, que aun siendo una carretera escénica ya no despierta tanto interés. Conduje por el sur donde hay un tendido ferroviario con trenes de mercancías increíbles. Uno, yo creo que pasaba de los 180 vagones. Hay puentes hechos sobre el filo de la montaña a la que le han sacado un bocado para meter las vías.

A partir del East Glacier la carretera apunta al norte, hacia la reserva india de los Blackfeet. Un monumento de latón donde reconoce el Estado norteamericano que los Blackfeet son una nación...

Hay una entrada al parque hacia el Oeste y se puede visitar el Two Medicine Lake. Era interesante.

Tenía que haber entrado en St Mary al parque otra vez según mi último plan del día pero se me hizo tardísimo, tal vez engañado porque el sol estaba muy alto pero ya eran las 8 de la tarde. Con todo, la parte este es mucho más atractiva que la parte oeste del parque. Finalmente, debido a que ni había donde preguntar algo, todo estaba absolutamente desierto, sin ningún lugar donde preguntar algo, decidí cruzar la frontera a Canadá, ahora sí, por Babb.

Tengo que decir que después de tener muchas expectativas depositadas en esta visita, no pudo ser. Yo creo que el cierre de la ruta, definitivamente ha sido el causante de esta mediana impresión. Además, aunque no fuese definitivo, te cobran por entrar 30 USD cuando no se puede cruzar por la parte más llamativa.

Mi conclusión es que si no es en julio o agosto para estar seguro que la ruta va a estar abierta, quizás no merezca la pena hacer ese camino a pesar de estar en la ruta de Yellowstone a Banff. Seguro que con la ruta abierta y los extraordinarios trabajos de ingenieria sobre rutas imposibles todo hubiera sido distinto.

Nota: no pueden pàsar vehiculos con más de 21 pies es decir un poquito menos de 7 metros. La frontera fue cruzada en un visto y no visto. Un minuto. Completamente solo, ni un solo coche cruzaba y además la carretera antes y después de la frontera estaba vacía. No hay ruta de negocio ni parece que el transporte circule por allí.

La oficial de Inmigración, le echó un rápido vistazo al pasaporte y ni me hizo firmar ningún formulario de entrada al país, me repitió que no lo necesitaba. Había que pagar 6 USD que

tampoco me pidió y tampoco le interesó abrir la AC aunque si me preguntó por las armas de fuego, las verduras, la carne y el alcohol. Como la respuesta fuese que no, en un minuto, ya estaba en Canadá.

Las cumbres del Parque Waterton las tenía a 10/15 km pero ya había decidido que ese no lo iba a ver porque me arriesgaba a llegar un poco más tarde de lo que quisiera a Alaska, que es la pieza más deseada de este viaje.

Conduje casi dos horas más hasta llegar a la "suite" de Pincher Creek y a dormir, que ya era hora. El día siguiente viaje, sin parar hasta Calgary. Esta ciudad tiene un bonito centro, pero en su conjunto, resultó bastante sosa y descarté permanecer otro día. No obstante, es la puerta de entrada a Banff y la visita es casi obligatoria, excepto que se venga desde Vancouver.

Desde Calgary hasta Banff son 130 km todos por autopista. Banff es una ciudad pequeña muy turística y claro, centro de muchas excursiones. Subí al Lago Minnewaska y después del almuerzo, para el Lake Louise. Muy probablemente la ciudad de Banff proporciones muchos mayores puntos de interés de lo que yo he hecho, pero en este tipo de viaje, con tantos kilómetros por delante, apostar por el senderismo que necesariamente es lento, encontrarte con cafeterías llenas de turistas y donde tienes que pedir número para tomarte un café, con difícil aparcamiento y en general con una sensación de estar en una feria, pues la verdad es que no es mi elección, o sea que tiré para el Lake Louise. También es cierto que hay días y días.

Me salí de la autopista, que lleva a Lake Louise, en la salida de Castle Mountain, con vistas impresionantes. Más paradas hice en otras salidas. Me gustó la de Protection Mountain y ya casi anocheciendo llegué a Lake Louise.

Aquí estuvo la sorpresa del día. Subí directamente a la explanada del aparcamiento, ya con poca luz y además nublado, cuando se me acercó alguien y en español de España, me preguntó si era Diego. Cuando le dije que sí, se presentó y era José Luis, al que conocía, un poco del foro y porque habíamos escrito varios Whatsapps pero no le conocía de forma personal. Estaba en la zona con su mujer y como sabían la AC que llevaba, cuando me vieron entrar al pueblo, pensaron que podía ser yo, como así resultó. Me siguieron, me alcanzaron y de ahí el encuentro.

Estuvimos hablando un ratito y como ellos ya estaban saliendo para Vancouver, nos despedimos, pensando en que quizás podíamos encontrarnos por Alaska, destino común. Digo a menudo, y más en este de este tipo de coincidencias, que el mundo puede ser un pañuelo... aunque una habitación, también a veces, puede ser un mundo.

El Lago Louise ya estaba casi en penumbras, aunque me resultó bonito. Pernocta en el Camping Lake Louise. Muy amplias todas las plazas. Precio de 36 USD con servicio de bajada de aguas, llenado de aguas limpias, aunque sin electricidad en la plaza. Al día siguiente, precioso día, vuelta a subir para ver este lago y salida antes de que se estropease el día, para el Lago Moraine que está a 14 km. Los dos presentaban el ya muy conocido azul turquesa de sus aguas El Moraine es más pequeño pero los picos que envuelven al lago, quizás lo hagan más impresionantes. Me sorprendió mucho que a 100 metros del Louise hubiese un tremendo hotel y no sé, no sé, pero a primera vista, parece lo que parece. ¿Algún grupo con influencia logró que le dieran licencias? Aquello y allí, en un Parque Nacional reconocidísimo, no pega de ninguna de las formas. ¿Será verdad ese viejo proverbio español de que en todas partes cuecen habas? Desde luego, en este caso, lo parece.

Nada más salir de la población, está el ramal de la Highway 93 con dirección al Parque Nacional Jasper.

A bote pronto, después de haber recorrido los 233 km que separan Lake Louise de Jasper no puedo esperar más para decir, que jamás había visto en toda mi vida de viajero, una sucesión tan ininterrumpida de tantos paisajes espectaculares y maravillosos como este que ofrece la 93, conocida como la Icefield Parkway.

A ampliar esa valoración si consideramos que es una carretera de primer orden, con muchísimas medidas de seguridad, perfectamente señalizadas, con muchos aparcamientos para picnic, para descansos o simplemente para un receso. No hay palabras. Es viajar por un valle, siempre aprovechando el camino abierto por un río, en la primera parte el Bow River el mismo que llega a Calgary, y en la segunda parte por el Athabasca. A veces estos valles no tienen más de 500 metros de ancho, y casi siempre flanqueados por numerosas montañas de hasta 3.500 metros de altura. Picos de todas las formas imaginables, glaciares, cañones, cataratas, saltos de agua, ríos, lagos, praderas, barrancos...y animales salvajes. Un espectáculo inolvidable. Va a ser difícil superar esto pero como la curiosidad del viajero no se sacia nunca, espero que Alaska y la Columbia Británica, compitan en belleza. En el camino, el Hector Lake, el Crowfoot Glacier, el Bow Lake, la Bow Summit, el Peyto Lake, el Columbia Icefield, el Glacier Athabasca, todas atracciones de primera magnitud y así hasta la pequeña villa de Jasper que da nombre al parque y es centro de muchas excursiones.

Dormida en el Wapiti Campground, un camping enorme pero no muy cuidado. Por la noche me había quedado sin gas a eso de las 3 de la mañana y a pesar de que tenía otra botella completamente llena, se ve que hicieron efecto las continuas recomendaciones de extrema precaución frente a los osos, que me lo pensé dos veces antes de salir y preferí pasar un poco de fresco antes que darle ninguna oportunidad a ese abrazo no deseado a ninguno de esos grizzlies. Unas horas antes, había visto uno, tremendo-tremendo y sin duda esa visión también pesó lo suyo. A la mañana siguiente, de buena hora salí a hacer la ronda de excursiones. Lo primero el Patricia Lake, chiquito pero turquesa, que es color más buscado tratándose de lagos, ¿no? Lo era y bastante. Muy cerca, a sólo dos kilómetros, el Lago Pyramide. Este no es turquesa.

En los dos se puede hacer canoa, e incluso meter una embarcación a motor...eléctrico. Todas las que queman hidrocarburos, prohibidas. Al bajar a Jasper ciudad, estuve sopesando de ir al Parque Provincial Robson pero opté por lo menos cansado y desistí. Otra vez será y enfilé para lo más conocido de esta zona que eran el Gran Canyon Maligne y el Lago.

Lo del cañón fue una sorpresa. Impresionante el ruido y lo profundo y estrecho que va el río Maligne. Hay un trecho de 15 km hasta el lago, y hay que decir que hace honor a su fama. Realmente de ensueño.

La vuelta hasta las cercanías de Jasper, es más bonita que la ida. Mejores vistas y, por tanto, mejores fotos.

Llegado al cruce con la Highway 16 que a la derecha enfila la salida del PN Jasper, vi dos lagos, casi laguitos diría, 2 o 3 km antes del LagoTalbot, nada más pasar el puente sobre el Athabasca River que no serán conocidos pero que han sido los de más color turquesa que he visto. Les voy a llamar los Lagos Maximum 70 porque no he podido ver su nombre y ese es cartel de velocidad máxima que estaba en la carretera junto al lago.

Hice los 50 kilómetros que quedaban hasta la salida del Parque Jasper y a pernoctar a Hinton. A partir de aquí, 2 km antes de donde ahora estoy aparcado, comienza el camino hacia Alaska. Son 2.807 km sin salir de la carretera, cosa que no va a ocurrir, o sea que imagino que sobre los 4.000 km estaré en esa meca.

He mirado los km recorridos desde Halifax y son 11.038. Ha subido un poco la media diaria y ahora que ya son 51 días de viaje, la media se queda en 216 km/día. Cuando esté en Alaska, espero ser un poco más sedentario.

Se acabó lo que daba en estas dos semanas de tantos Parques Nacionales y cómo es posible que queráis saber mi opinión sobre ellos, aquí va mi ranking.

Ha habido situaciones tan significativas como el no poder haber hecho en condiciones el Glacier o la mucha gente en Yellowstone y Banff, esto último a mí me influye bastante porque no me casa un Parque Nacional con las aglomeraciones.

- Jasper
- 2. Badlands
- 3. Yellowstone
- 4. Banff
- 5. Grand Teton
- 6. Glacier

He colgado unas fotos del inicio del viaje. Como en mi carpeta estaban puestas las fotos con los nombres de los lugares, así las subí pero como sale directamente la foto sin tener que abrir el archivo, pues no aparece el nombre del lugar. Algunas son muy reconocibles. A partir de las siguientes, antes de subirlas ya insertaré el nombre del lugar.

A todo aquel al que le pueda interesar: los camiones miden 22 metros, las autocaravanas privadas suelen tener 8/10 metros, más el coche que suelen enganchar, o sea que fácil se van a los 13/15 metros, por tanto una autocaravana de unos 7/8 metros que arrendéis no os va a dar ninguna dificultad.

Todos los Parques Nacionales tienen muchísimos desvíos con grandes aparcamientos y si es solo para fotografiar una panorámica, tomarse un café o hacer el almuerzo, hay lugares para estacionar bien señalizados. Se llaman pullouts o turnouts.

La gente, conduce con menos prisas que en Europa. Bastante menos diría yo. Difícil oir un claxon. Estos paises, relativamente nuevos, tienen una muy buena planificación de estructuras viarias y moverse con una AC es muy fácil. No suele haber relojes de aparcamientos, excepto en las grandes capitales, y no parece que vaya a ser vuestro caso.

Con respecto a las pernoctas, yo casi siempre uso los Walmart. Os mando un enlace, https://www.walmart.com/store/finder donde podréis encontrar si a la ciudad a la que os dirigís hay instaladas esas grandes tiendas. Allí se puede pernoctar sin problemas una noche y si lo preguntáis, más de una. Hay algunos Walmart, bien porque sea el centro de alguna gran ciudad o bien porque sea una ciudad rodeada de campgrounds, donde no permiten pernoctar. En este otro enlace, lo podéis ver. https://www.allstays.com/c/walmart-l...-noparking.htm Me ocurrió en Toronto que entré al elegido y que era de no aparcar más de tres horas y había

dos autocaravas...me dijeron que llevaban dos días allí. No lo recomiendo, pero lo cuento. Yo me quedé y afortunadamente nada pasó.

Mi viaje es más rutero y es fácil encontrarlos en las ciudades por encima de los 20/25.000 habitantes. En Canadá hay 500 grandes tiendas y en USA, 5.000... Ahora bien, para pernoctar en los Parques Nacionales, hay que quedase en un campground. No aceptan normalmente reservas por teléfono.

Escribo campground porque ahí sí que pueden pernoctar las AC. Los campings son para tiendas de campaña o coches pequeños. En el Visitor Center de Jackson me dijeron que lo mejor es irse al campground elegido por la mañana. El checkout es a las 11 de la mañana, se paga la estadía por uno o dos días, y luego marcharse adonde uno prefiera. Esta forma es la más segura de evitar sorpresas. Recuerdo que me dijeron que las dos de la tarde, puede ser ya muy tarde. A mí ya me ocurrió en Yellowstone, ya lo he contado, que me tuve que salir del Parque, en la parte oeste, e irme a la entrada del estado de Idaho, porque todos los campings que había en mi zona, concretamente tres, estaban completos. Esto fue en mayo o sea que junio probablemente vaya a haber más gente.

13 de junio de 2017

La Alaska Highway que a través de la Columbia Británica conduce hasta Whitehorse y Dawson City, capital del territorio de Yukón, es bastante insulsa a excepción de algunos puntos concretos. Es un largo camino de casi 1.900 km desde Hinton, aún en Alberta hasta Whitehorse, Yukón. Puse en el TomTom para ir desde Hinton a Whitehorse y me salió que a los 1.892 km girase a mano derecha...final del trayecto. Hay que añadir para completar esta ruta hacia Alaska, los 500 km más hasta Dawson, es decir un total 2.400 km con una carretera asfaltada, pero con un piso muy rugoso que gasta neumático de lo lindo. He adjuntado una foto. Además hay 6/8 trozos de grava donde puede pasar de todo, como por ejemplo me ha pasado a mí. El tráfico es muy escaso, de hecho solo hay las AC que en su mayoría tienen destino Alaska y camiones. Estos camiones, según me han dicho, tienen un plus económico por hacer la ruta en el menor tiempo posible. Van a 100 km/hora y si hay grava, van a 80 pero no menos. De locura. La cuestión es que, a mí, al despedir piedras, una de ellas impactó en el faro izquierdo. Hecho añico es como ha quedado. No ha habido averías, pero por la lluvia y el polvo, he debido taparlo con plástico transparente. Esperemos que la lluvia no haga de las suyas. Ya estoy conectando con España para ver cuándo estaría disponible y depende del cuándo, me lo enviarán o lo traeré yo personalmente en el mes de septiembre. Por aquí, ya casi en el paralelo 61, se oscurece, porque no se hace de noche por completo, a eso de las 11 de la noche, incluso un poco más y como bastante antes ya hay que estar recogido, pues no me va a hacer falta el utilizarlo. Ahora mismo, es más bien una cuestión estética.

En el parking del Walmart, hay una concentración de más de 60 AC. Esta mañana había un señor reparando cristales de parabrisas. El tipo lo decía: no doy abasto. En esa mañana reparó los parabrisas de tres AC que se despachaban a gusto con los camioneros. Mientras haya grava y camioneros de un lado y AC del otro, ese señor va a seguir muy ocupado.

Poquísimas gasolineras en todo ese recorrido. La frecuencia es cada 150 y hasta más de 200 km sin que haya una, o sea que hay estar bien atentos. Los precios, astronómicos. Si lo normal es el rango desde 1.05 hasta 1.12 CAD, aquí se ponen las botas hasta los 1.75 CAD. Claro que el transporte cuesta, pero en un camión cisterna caben muchos miles de litros. A 1.215 km al noroeste de Hinton están las aguas termales de Liart River. Esto sí que fue una

gozada. Aguas calentitas en un día que estaba lloviendo. Como sea que yo, debido al tiempo, estaba un poco dubitativo, en la caseta de entrada al balneario me dijo el guardia forestal que la mejor impresión era cuando estaba lloviendo o nevando. Le hice caso y acertó. Cuesta solo 5 CAD por persona. Se puede pernoctar, pero sin servicio añadiendo 21 CAD por la AC. Hay unas casetas-vestuarios y delante de los baños, unos armarios sin puertas, pero a la vista para tener más vigilado lo que se dejase. Me recomendaron que lo mejor era dejar dentro de la AC todo lo de valor porque los rangers estaban siempre dando vueltas.

Luego una pernocta en Watson Lake sin mucha historia y hasta Whitehorse donde me he quedado dos dias, con cosas domésticas necesarias en la AC.

Mañana ya rumbo a Dawson City, la ciudad convertida en centro de la fiebre del oro de fines del XIX en el Klondike y también me han recomendado muy seriamente el que no deje de ver el Parque Territorial de Tombstone, un poco al norte de Dawson, a pesar de que desde un poco antes de Dawson que es donde arranca el desvío, la Highway es de grava. Parece un contrasentido lo de la grava pero queda claro que Highway no significa autopista como habitualmente se piensa. Acabado eso, ya estaré para enfilar una ruta llamada Top Of The World Highway que también es de grava y que lleva a la frontera con Alaska por la parte más al norte. La explicación a tan rimbombante nombre la veremos, porque no es la más alta del mundo ni muchísimo menos.

Sábado, 17 de junio de 2017

Escribo un poco antes de lo habitual para dejar el relato o los relatos referentes a Alaska un poco al margen de los anteriores.

La visita al Tombstone significaba no menos de 6 horas entre el camino de ida y vuelta y la visita propiamente dicha. Un camino de grava y con muchos camiones. Es la Dempster Highway que llega hasta Inuvik, 700 km hacia el norte de los Northwest Territories. Entre el camino y visitas, más de 1.600 km de grava y baches que no es para una AC al uso, por lo que decidí dejarlo para otra ocasión y con otro vehículo. Seguí lo poco que faltaba para Dawson, que sería el centro de aquella fiebre del oro y busqué campgrounds. Por cierto, muy deficiente el Dawson City RV Campground que encontré, pero como era el único de los tres que hay en la ciudad que aún tenía unas plazas disponibles no hubo alternativa. Agua, vaciado de aguas por 20 CAD.

La ciudad de Dawson sería el centro de aquella fiebre del oro pero hoy sólo tiene 1.375 habitantes, y después de dar una vuelta por sus cuatro calles, todas sin asfaltar, la sensación de dejadez que ofrece el pueblo porque no es ciudad, es tirando a desoladora. Por la mañana estaba en cola para meterme en el ferry que cruza el Yukón, gratis por gentileza del gobierno de los Territorios. Había leído que cabían muchos más coches de lo que verdaderamente es. En el ferry que yo tomé, no sé si podría haber en otras fechas alguno más grande, cabían 2 AC medianas y máximo 4 coches más. La cola se convirtió en una espera de casi dos horas.

Se hizo amena porque me tocaron como compañeros de espera, un matrimonio canadiense que se dedican a excursiones con moto de nieve, allá al norte de Quebec, límite con Ontario y eso lo hacen entre los meses de diciembre y marzo. Se conduce con la moto que es casi un coche, toda la jornada y se descansa en hoteles rurales a partir de las 4 de la tarde, con cena y con velitas. Me suena a algo fascinante.

Desde Dawson City hasta la frontera con Alaska en el punto llamado Pioneers Creek a través de la Top of The World Highway, hay 79 km de pista que está bien en cuanto a trazado, hasta el km 50. Los últimos 29 km hasta la frontera son bastante peores. El nombre de la carretera en cuestión, procede porque la ruta discurre a través de la cresta de varias montañas, y sí que está alta pero no más de 1.300 metros. Eso sí, ese anfiteatro te da una buena perspectiva, aunque no hay picos altos predominantes por lo que pasados los primeros 50 km comienza a caerse en un poco de rutina al mismo tiempo que decae la calidad de la pista. Predominantemente, yo creo que es un nombre muy turístico para atraer a visitantes a una zona sensiblemente deprimida. No hay una sola señal aunque sí unos pocos de cómodos aparcamientos. Ni un solo lugar donde tomar un agua o un café o poner diésel o gasolina en los 174 km que separan Dawson de Chicken como tampoco los hay en los 124 de distancia entre Chicken y Tok. Por cierto que el nombrecito viene de que en esa fiebre del oro del Klondike, había en la zona muchas aves, algunas parecidas a algunos pollos, con el nombre del Ptarmigan, y como los mineros tenían dificultad en pronunciarlo, y ¡quién no! les llamaron Wild Chicken que derivó en Chicken.

Llegado a la frontera para cumplir con los trámites de rigor, éramos sólo dos vehículos y me dijeron que no podía pasar las dos limas que llevaba pero que sí un tomate que llevaba además de media cebolla roja. No miraron absolutamente nada de dentro de la AC ni tampoco en el garaje.

Los cítricos están terminantemente prohibidos y como no había comprado ninguna arma de fuego ni llevaba droga, pues pude pasar.. aunque debo de contar lo siguiente porque es importante no sacar un billete de España a Canadá donde el avión haga una escala en USA porque la ESTA empieza a contar desde el día de la llegada a Estados Unidos, si es allí donde se hace la escala. Si solo son unas horas, no ocurre nada pero si se quieren pasar unos días en USA, se descontarán en el conteo

Yo estuve en Boston sólo tres horas en mi camino hasta Halifax pero me han contado los días de permanencia en USA a partir de ese día, incluidos los que he pasado en Canadá que han sido la gran mayoría. Suena a un sinsentido, pero frente a los galones, civiles a chistar...o peor. Lo peleé hasta que vi que era conveniente dejarlo. Lo único que conseguí en claro, en la opinión de ese agente, es que, si yo hubiera vuelto ahora en un vuelo de España, posteriormente a aquella entrada de Boston, sería diferente. Países limítrofes no servían para interrumpir la cuenta ni tampoco para conseguir unos nuevos 90 días. Se refería a Canadá y... por supuesto a México.

Parece claro que es un tema para intentar evitar que gente que está trabajando clandestinamente en USA, pase a Canadá para conseguir ampliar la estancia y quedarse otros tres meses en Estados Unidos y así aprovecharse de la concesión de la ESTA. Tenía preparados más de 150 tickets, de restaurantes, de supermercados, de cualquier tienda, de lavanderías, en Canadá y en USA y cada uno de ellos, de lugares diferentes, ordenados de forma cronológica para demostrar que estaba en ruta y cada día en un sitio porque no estaba trabajando. También fotos del cuentakilómetros de la AC cuando llegué a Halifax y le invité a ver los km de ahora. No quiso verlo. En fin, no me hace un descalabro grande porque sólo tengo que modificar las fechas de algunos billetes ya sacados previamente para el recorrido marítimo en Alaska, aunque imagino que con la subsiguiente penalización por cambio de fechas. Sólo cuatro días es lo que me faltarían para no tener que modificar nada, pero eso se hubiera evitado de no haber hecho escala en Boston y entonces me habría contado desde cuando entré a USA por Detroit, ya un mes más tarde. Por cierto, en Boston y en la mayoría de los aeropuertos estadounidenses, no hay una sala de transfers para evitar el tener que hacer forzosamente la entrada en el país, o sea que, cuidado al sacar el billete, de leer bien donde se hace escala, si las hubiere: no en USA si es que se quiere permanecer una larga temporada por estos lares. Los aeropuertos se les

quedan antiguos y ni están todas las llegadas en una única terminal ni parece que tampoco se preocupen mucho de poner buses con destino a las otras terminales de salida. En fin, doctores tiene la Santa Madre Iglesia USA para saber por qué en la mayora de otros aeropuertos internacionales, sí hay pasillos y/o buses hacia las salas de transfer, para no toparse con Inmigración y para no tener que llegar y salir, a lo mejor en solo una hora más tarde, de un país donde no habías ni pensado en entrar.

Volviendo a la ruta que ya es hora, hay unas primeras 12 millas después de la frontera con una carretera excelente, pero a partir, de ahí lo peor de la ruta. Quedaban 37 millas hasta Chicken que se hacen eternos y en mi caso, empeoradas con el inconveniente de no haber conseguido más días de estancia objetivamente la carretera está muy mal. Al llegar a Chicken, que en un principio era donde tenía previsto dormir, cuando vi el lugar, atestado de AC y casi sin espacios entre ellas, en un paisaje donde todo está absolutamente desierto, me pareció una incongruencia y seguí camino para Tok que dista 80 millas, que es donde confluyen esta carretera más aventurera con la más trillada que viene desde Whitehorse. Esta más trillada la recorreré a la vuelta y os diré si definitivamente me valió la pena o no.

He podido hacer unas fotos que veréis más abajo donde se ve el tipo de paisaje que predomina y que no está mal, pero pasando por una carretera, por momentos casi infernal, sobre todo en la parte de Alaska.

Si ahora me debiera pronunciar si vale la pena o no, contesto que al menos para mí, no ha valido la pena pero ya se sabe eso lo de los colores. Quizás el haber estado muchos días en las Rocosas hayan puesto el listón muy alto, podría ser.

He encontrado un sitio para dormir excelente ya que tengo agua, baterías repletas, tanques grises y negros vacíos...a 300 metros de una estación de pesaje (os pesan la AC gratis si lo pedís), donde estoy solo, a las 12 de la noche con una claridad de las 7 de la tarde. Éste es el sitio: N63.323687, W142.812153. Observaréis que ya es bastante norte...pero muy al oeste.

Mi dirección ahora es Fairbanks y luego proseguir hacia el Parque Nacional Denali, antes McKinley, 6.200 metros que son palabras mayores. Esperemos un pelín de sol.

24 de junio de 2017

La visita al Parque Nacional de Denali que hasta agosto 2015 era el Mc Kinley, y que ha cambiado de nombre a requerimiento del gobierno de Alaska, fue en general positiva. Mi pena fue que estaba muy interesado en ver la cumbre del MC Kinley que es como la siguen llamando los alpinistas y la Iluvia y la niebla lo impidieron.

El camino hasta el Parque está a sólo unas 4 millas del camping en el que me quedé. Fue el Denali RV Park, que era caro y aunque tenía full hook también tenía la carretera demasiado cerca, al menos en la plaza que a mi correspondió, se notaban los pocos coches que circulaban. Fueron 48 USD. La entrada al parque cuesta 44 USD y lleva incluido el autobús porque no se puede entrar con la AC. Lo puedes hacer hasta las primeras 16 millas y allí la debes de dejar por lo que opté por dejarla a la entrada, como casi todo el mundo hacía. Se presume que está todo muy vigilado. Lo que encontré que era una incomodidad importante es que no es redondo, quiero decir que el camino que haces a la ida, lo repites a la vuelta y teniendo en cuenta que la ida fueron 90 millas, hubo que repetirlas la vuelta. Total 180 millas en 8 horas. Es muy extenso. La excursión dura un total de 8 horas. Desafortunadamente, no hubo forma de ver el macizo.

Debería de haber sido imponente porque la cima está en los 6.190 metros. Me hablaron de que solo un 30% de los visitantes consiguen ver la cumbre del Denali, o sea que no es mucho. Adjunto una foto de lo que se hubiera visto, en caso de no tener las nubes que cubrían por completo la montaña. Saqué una foto de otra que estaba en el centro de acogida para los visitantes. No fui el único decepcionado.

De todas formas, sí valió la pena porque el parque es muy atractivo. incluido el autobús que por cierto se estropeó y tuvieron que venir al rescate, en tiempo record. A los 20 minutos de la llamada, ya estaba allí el suplente. Todo muy organizado y el conductor, profesional y muy atento a todo. Debe de ser así porque la gran mayoría de la carretera es pista de grava. Vimos bastantes animales, pero lejos. Dos osas con sus oseznos, una manada de al menos 50 caribúes. Alces se vieron bastantes. Animales más pequeños, muchos.

Cuando al otro día continué en dirección sur, hacia Anchorage, encontré que había una entrada a la derecha para la vista del Denali, marcado como Denali View North, exactamente en el 62.88700N con 149.77596W. Desgraciadamente la misma meteorología y a seguir camino sin el caprichito. Aún iba a tener otra posibilidad porque unos 40/45 millas más hacia el sur, estaba otra entrada marcada con Denali View South.

Me quedé a dormir en Anchorage. Una ciudad más agradable que Fairbanks y con muy buen nivel de calidad en los establecimientos. Mucha flor, mucho jardín...Se nota que el petróleo deja translucir su inmenso poderío.

Los salarios mínimos en Alaska están, por ejemplo, con respecto a un Estado como Mchigan, por encima del 40%

Pensé que era momento de continuar hacia la península de Kenai y acerté. Es una carretera maravillosa que va bordeando el fjord hasta su final y dejando a la izquierda las Chugach Mountains hasta que al final del fjord gira bruscamwnr a la derecha camino de la península de Kenai que es un lugar extraordinario, de montañas altas con ventisqueros y ejerciendo de eje los tres lagos: Kenai, el Hidden y el Skilak todo ello dentro del Chugach National Forest. Algo imperdible en una visita a Alaska.

Acabo de regresar de una bellísima excursión en un catamarán desde Seward a unos unos fjords que están pasado Resurrection Bay. Verdaderamente muy buena. Gente con experiencia, barco magnífico. Ha habido mucha suerte con el tiempo, que al parecer se va a prolongar uno y hasta quizás dos días más, y así y además aquí, ¿quién no saca fotos vistosas? Se han podido ver ballenas aunque no estaban muy juguetonas, muchos leones marinos, muchas águilas e infinidad de aves, pero sobre todo, teniendo en cuenta el cielo azul, lo mejor el Holgate Glacier. No es barata la excursión,173 USD por persona, eso sí, nos incluyen las tasas. Dura seis horas.

Después de Seward, dos días más tarde, tomo el ferry desde Wittier a Valdez. Antes de acabar, quiero comentaros al margen, algo que al menos a mí, me llama mucho la atención. Todas estas carreteras turísticas tienen muchos aparcamientos para descansar o tomar fotografías. Los que quedan a mano derecha, perfecto, puesto que quedan a nuestra mano, ahora bien, los que quedan a mano izquierda, marcados y por si hubiera duda con la flecha hacia la izquierda a pesar de que hay doble raya continua. Todo el mundo la cruza y se hace en todas partes, es decir que no hay duda de que pudiera haber sido un error del pintor. Parece que la raya continua vale para que no se adelante, pero para desviarse no importa el rebasarla. En las entradas y salidas de las gasolineras, ocurre lo mismo.

Y ya para terminar, ayer en la visita a la ciudad de Kenai, estuve en el punto más occidental de todo este viaje: 151.250093W.

1 de julio de 2017

Hace una semana, lo quise escribir y me olvidé: cantidad de gente, básicamente sola, viajando en moto. También se ven parejas y algún que otro grupo.

Una vez acabado la jornada en Seward, en la única salida posible por carretera, está el Exit Glacier Nature Center, al que vale la pena acercarse porque está sólo a unos 5 km de la carretera principal. Hay un buen parking y un servicio de información al visitante. Por un sendero asfaltado se llega a una terraza desde donde poder divisar el Glacier Exit. Como casi la gran mayoría de ellos, menguando.

La ruta hacia Wittier donde tomaré el primer ferry hasta Valdez es francamente agradable. Hacía un día bonito, como casi todos los que he pillado en esta península de Kenai. El Chugach National Forest sigue continuamente dando muestras de su belleza. Yo no soy pescador, pero para aquel que lo sea, esta región es un sueño. La medida mínima para pescar y llevarse un salmón King, el mayor y más apreciado, debe ser mayor de 36 pulgadas, es decir 90 cm de largo. Solo se permite uno por día y pescador con licencia. Los pescados que midan menos, otra vez al río. Antes del túnel que conecta con Wittier, hay una laguna llamada Tangle Pond que a la hora a la cual yo llegué, el atardecer sobre las 8 de la tarde, daba unos reflejos increíbles en la laguna, con el Portage Glacier al fondo. Voy a dar la posición porque pasar por allí por la tarde y perderse el pernoctar allí sería una pena. 60.792947N y 148.900435W. Más abajo adjuntaré una foto como testigo.

Hay un túnel de 2 millas y media que tiene horario determinado para cruzarlo. Es de peaje y no queda ninguna otra alternativa. Cuesta 13 USD por automóvil. Solo tiene una vía, por tanto, los que van y los que vienen...y jel tren! van por el mismo trazado.

A la llegada a Wittier, solo el puerto y un edificio enorme donde todos los que trabajan o residen en Wittier, comparten el mismo edificio porque no hay otro habilitado. Las oficinas de las dos navieras y poco más en una gran explanada artificial.

El check in estaba muy bien organizado por el personal de la Alaska Marine Highway. El ferry que tocó era el más pequeño de la flota pero en ningún momento me dio sensación de escasez. Además, estaba muy galardonado porque cuando el accidente de Exxon Valdez, aquel que derramó 30.000 toneladas de crudo al inicio de los 80, este ferry fue uno de los barcos que más colaboró en las labores de ayuda a aquel inmenso petrolero. La ruta pasa aproximadamente 1 milla y poco más de la isla Bligh, lugar donde encalló. En la travesía, que dura algo menos de seis horas hubo mucha lluvia. La llegada a Valdez, lo mismo. No obstante, una vez encontrado un RV Campoground, me preparé para la lluvia y fui en busca de un sitio donde probar el rey de los mariscos de la zona que no es otro que el King Crab. La libra a 60 USD más dos cervecicas, la ensalada y las inevitables papas fritas que te incluyen más la propina, 95 USD. Por cierto, por lo que yo había leído, este enorme cangrejo estaba en veda que no se abre hasta el mes de octubre,

que acaba en junio y comienza a abrirse allá por las Aleutianas donde la veda se anticipa un poco. Es decir, que en todas partes lo de las habas, yo por comérmelo y ellos por venderlo.

La ruta terrestre seguía en busca de la pequeña ciudad de Tok, una encrucijada donde se unen la Glenn Highway y la Alaska Highway. Las dos carreteras rivalizan en demérito tanto en la parte de Alaska, como después de haber pasado la frontera del Beavier Creek, ya en la parte de Canadá. Hay muchísimos badenes y mucha grava. El trazado es bueno, pero de manifiesta incomodidad por las otras deficiencias. En mi caso, con el faro ya hecho pedacitos, atención redoblada.

La frontera entre Alaska y Canadá es una raya en un meridiano o sea que no tuvieron que pelear demasiado donde pertenecía este arroyo o aquel monte. En cualquier otro lugar del mundo muy habitado eso significaría tremendos y seculares problemas, pero en un lugar casi deshabitado, la verdad es que facilita mucho las cosas y los costes. En esta frontera, solo cuando las fiebres del oro se disgustaron, pleitearon... and the winner was? USA.

Pasé sin más contratiempo la frontera de Canadá, volvieron a sellar con permiso para estar otros seis meses.

Muy positiva la pernocta en el Prickhandle Lake de la que, por su belleza, también dejo constancia gráfica más bajo, además de su posición: N61. 92072 con W140.30020. No es que se reflejasen las montañas en el lago, sino que también las nubes.

Ya menos sorpresa, porque estábamos al tanto de las rutas de cada uno, aunque no habíamos acordado nada, fue el cruzarme otra vez con José Luis y Ana que subían para Alaska. Nos vimos y estuvimos charlando con más calma que en el Lake Louise. Nos intercambiamos unos pocos de datos, evaluamos distintas experiencias y nos deseamos buena ruta para los dos. Espero que a ellos les haya ido todo sin sobresalto alguno y yo tengo que contar lo que me acaba de suceder. No quiero decir gafado porque todo se puede solucionar...pero ya la cosa ha llegado al castaño.

Como el precio del litro era desorbitado y aún tenía bastante carburante, pensé: me aseguro con poner algo más para ir tranquilo y ya llenaré más barato en la siguiente gasolinera. Pagué por 20 litros de diésel para ser puestos en el surtidor donde estaba parado, justo-justo, frente a mi depósito. Ese era el surtidor número 7. El chaval pensó que era gasolina como la gran mayoría de por aquí y habilitó para el suministro al surtidor 5 que era para gasolina. Yo llego al 7 diésel, y viendo que no sale combustible me acuerdo que él había dicho el 5 y cojo la manguera del 5, pensando que también era diésel, tal y como le había pedido y le zampé los 20 litros y estando acabando, me temí lo peor: miro el rótulo y vi que ponía ¡¡gasolina regular!! Llamaron al mecánico al cual habían explicado lo que había sucedido y viene muy preparado, con su batería para conectar la bombita, su recipiente para verter la mezcla que inevitablemente ya se habría formado dentro del tanque, sus dos diferentes grosores de manguera puesto que no sabía cómo sería la entrada al depósito de la AC, y cuando comienza a meter la manguera, me dice que hay un tope que obstruye y que no pasa la manguera. Miró por debajo por si hubiese alguna otra salida, estuvo mirando el filtro de combustible al que no se atrevió a meterle mano, con lo que no me quedó más remedio que esperar a que se hiciera hora de trabajo en España y ver qué me explicaban en Fiat para poder vaciar el depósito. La gran suerte ha sido que me di cuenta antes de arrancar, por lo que la cuestión está en poder vaciar el depósito. Al final, lo mismo hubiera dado poner 20 que 80 litros puesto que hubo que tirarlo todo. Según me dijo el mecánico cuando se iba, mañana debe ir a la capital Whitehorse que dista casi 300 km y aunque haya buenas noticias de Fiat me temo que mañana, aquí estaré

parado. Al parecer no hay ni más taller ni más mecánico. El sitio donde estoy varado, para colmo se llama Destruction Bay y espero que sólo sea una perversa casualidad... y pasado mañana es la fiesta de la Independencia del Canadá. El TomTom dice que estoy en N61.25148 con W.138.80400

La noticia buena es que estoy frente al magnífico lago Kluane. A ver si mañana, mientras no regrese el mecánico, veo algún oso no beligerante y que sea tolerante con las fotos. Y la otra, no buena sino mejor es que la cosa ha acabado bien... a las 11 de la noche. Vino el mecánico conocido acompañado de otro mecánico, a las 7 de la tarde. Yo ya había hablado la noche anterior con Torino Motor de Málaga y me habían dicho cómo hacerlo. Se los expliqué, pero no daban con el cómo sacar los tubos de la bomba para hacer el vaciado. Finalmente, se les apareció la luz y los quitaron. Me habían dicho los de Fiat que para no tener que estar, apaga y enciende el contacto y saliese el combustible de forma continua, había que puentear el relé. No sabían cómo y decidieron de encender el contacto para que subiese el combustible y apagarlo cuando la bomba ya estaba llena y así volver a empezar otra vez. Fueron muchísimas veces... Yo estaba acongojado temiendo que se quemase la bomba con las repercusiones posteriores porque ya sé que aquí no hay un solo repuesto. Se hizo bien porque después del vaciado, arrancó a la primera y no noté ningún ruido sospechoso y la tuve en marcha un buen rato, después de llenar el depósito porque las baterías empezaban ya su camino cuesta abajo. El seguro que contraté con los de Thum en USA, ha estado muy bien, teniendo en cuenta que hoy aquí era la fiesta de la Independencia. De hecho, ellos de su propia iniciativa me ofrecieron que me quedase en el motel de la aldea donde estaba. Esperemos que además de su buen comportamiento, paguen luego. Arreglar el desaguisado, por parte del mecánico han ido 180 CAD y yo sinceramente pensé que iba a ser mucho más.

Bueno, pues es hora de continuar hasta Haines Junction y seguir el programa previsto. La meteo da mucha lluvia.

El día 4 de julio, nuevo ferry desde Skagway a Juneau. Esta es la capital de Alaska y no tiene ni entrada ni salida por carretera. Como he visto preocupación por el tipo de carnet necesario y porque en cualquier ocasión yo podría estar interesado en alquilar uno de estos auténticos autobuses me he tomado un poco de tiempo, para leer y charlar y por ende para poder escribir algo que ayude a solventar dudas, pero anticipo: no hay ningún motivo de preocupación para un alquiler de los ofrecidos en las webs que arriendan AC y tendría que ser algo verdaderamente descomunal y especial para tener que releerse los límites. Partamos de la base de que, en Norteamérica, hay un inmenso negocio con el alquiler de las AC y eso es producido porque prácticamente todo el mundo puede alquilarlas. Si hubiese que tener el permiso C de la Comunidad, u otro superior, apaga y vámonos... Ahora bien, eso es lo que el sentido común marca, pero hay una normativa que es la que hay que cumplir aunque con nuestro B, sobra ampliamente para lo que habitualmente el turista español de AC necesitaría. Hay diferencias entre Canada y USA aunque básicamente los límites no están tan lejanos; eso si, USA mucho más permisiva. En general, el carnet estándar nos permite conducir coche y remolque bastante más allá que lo que nos permite nuestro B. Empecemos por Canadá, que es a lo que la mayoría de la gente tiende. Damos por sentado que todo el mundo debe traerse el permiso internacional y el español, en vigor, porque ante cualquier duda con el internacional, el español ayudaría. En USA en algunos estados requieren los dos, por tanto... En las provincias canadienses y en los estados de la Unión, hay diferencias entre lo que se diferentes un mismo permiso en las provincias Referente a Canadá, en general y esto es importante, si una persona tiene la residencia en Ontario o arrienda la AC en Ontario, podrá conducir por todo Canadá, como mínimo con los permisos que rigen en Ontario y si hubiese otra provincia que permitiera más kilos, se regiría por los de esta provincia. Es decir, hay un principio de reciprocidad entre las provincias donde no se perjudica a la menos permisiva. Me limito a escribir sobre las provincias donde muy probablemente se alquilaría la AC, bien por ser las más pobladas, Quebec (Montreal) y Ontario (Toronto) o por ser las de probable llegada, Nova Scotia, (Halifax), British Columbia (Vancouver) o Alberta (Calgary)

Limitaciones para la conducción con carnet B español:

Quebec: permite la circulación de vehículos de dos ejes con un peso máximo de 4.500 Kg netos y remolcar una tráiler recreacional sin limitaciones de peso.

Ontario: permite llevar una RV y un tráiler, que juntos no excedan de 11.000 kg siempre que sea de uso personal y no comercial.

Nova Scotia: permite llevar coches, rancheras, furgonetas y transportar hasta un máximo de 10 personas. No se habla de pesos ni de ejes ni de medidas.

British Columbia: permite circular cualquier vehículo de dos ejes incluyendo coches, furgonetas, camiones. También se puede conducir una AC, incluso con más de dos ejes, siempre y cuando el tráiler que se pueda remolcar no exceda de 4.600 kg

Alberta: Cualquier vehículo a motor de dos ejes remolcando un tráiler de uno o más ejes, una RV, o una RV que tenga un tráiler si el tráiler no tiene más de dos ejes y no esté equipado con frenos de aire neumático. Creo que se dice así.

La más permisiva es la de Prince Edward Island, cualquier vehículo que no pase de 14.000 kg y un vehículo remolcado siempre que no exceda de 4.500 kg Con respecto USA, la tendencia permisiva es incluso mucho mayor. Allí con un permiso estándar, es decir permiso Clase A estadounidense, se puede conducir casi en todo el país una AC de hasta 26.000 libras ó 11.800 kilos, antes de tener que necesitar pasar a un CDL ó Commercial Drivers License, pero ni siquiera sobrepasando esas 26.000 libras es necesario en todos los estados de la Unión. En Estados Unidos hay permisos Clase B, con los que se pueden conducir vehículos por encima de las 26.000 libras pero también sólo es requerido en muy pocos estados Para esas AC hay algunas pocas excepciones donde sí se necesitaría un CDL, como por ejemplo, Washington, DC y Hawaii lo pedirían aunque en Washington ni siquiera tienen que haber superado el test de carretera sino solo el teórico. Wisconsin e Indiana requieren un CDL para aquellas que pasen de los 45 pies, pero en general, todos los estados coinciden en su legislación que si la AC es para transportar posesiones personales o miembros de la familia, están exentos de un CDL.

Algunos estados piden un permiso no comercial B, es decir para uso privado, basado en el peso o en la dimesión. Est último caso se da en California pero para medidas que excedan los 40 pies y en los de peso, Maryland, Nevada, Texas, Carolina del Norte, Pensilvania, Wyoming, Kansas para peso superior a las 26.000 libras. Michigan y New York piden un R endorsement es decir una aprobación, una ratificación, ni siquiera un carnet superior. Michigan pediría esa aprobación si además de la AC llevas un tráiler o un barco. Es decir, a lo sumo para menos de 26.000 libras un carnet B estadounidense sería necesario en pocos casos y el CDL, incluso para menos.

En USA, la pregunta sobre si se necesita un permiso CDL pertenece más al motivo por el que viajas, que al ¿qué es lo que conduces? Si no es de negocios no se necesita CDL excepto en contadas excepciones. A continuación os paso dos fotos que ilustran bastante sobre lo escrito.

Corresponden a un grupo de amigos con sus correspondientes "autobuses" que han llegado a Scagway, Alaska, procedentes de diferentes estados de USA. He tenido la oportunidad de charlar con un grupito de cinco de ellos que se hallaban departiendo y ninguno de ellos, tenía otro carnet que el estándar que se necesita para conducir un simple utilitario. También os paso una foto donde se ve a un barco en un remolque que tiene, según él, 13.000 libras y la RV, 24.000 pero como era de un Estado donde para uso recreacional no piden CDL, pues ni eso. Alucinaron con nuestros 3.500 kilos y los 750 remolcados... De antemano: es posible que, con tanto dato, pueda haber algún desliz y de haberlo, espero sabréis disculparme.

ESTADOS UNIDOS

11 de julio de 2017.

La carretera desde Whitehorse a la frontera USA pasa por una zona verdaderamente espectacular y prácticamente desierta. Va bordeando varios lagos, Marsh, Emerald, Nares y Tutshi pero sobresale precisamente el más pequeño, el Emerald que es de ensueño. Más abajo adjunto fotos de algunos de ellos. Hay una pequeña villa llamada Carcross en la confluencia de dos lagos donde la vale la pena detenerse.

Crucé la frontera de entrada entre Canadá y USA por cuarta vez en el mismo viaje. En USA por Boston, Detroit, Little Gold en la Top of the World Hwy, Alaska y Scagway, otra vez en Alaska. Otras cuatro desde la entrada a Canadá, por Halifax, Nova Scotia, otra en Carway en Alberta, Beaver Creek en Yukon y pasado mañana por Prince Rupert, British Columbia. La quinta y última vez de entrada a USA será por el puesto fronterizo en el Peace Arch del Washington State. El último, hasta el momento, es decir el cuarto punto de entrada en USA ha sido en Skagway. Este era el punto más al norte hasta donde podían llegar por mar los buscadores de oro de finales del XIX que se dirigían a Alaska y los que se atrevían, hasta a Klondike, Yukón. Es un sitio realmente bonito, que vive del turismo con un buen puerto natural y que recibe cada día a dos o tres enormes cruceros además de los transbordadores que usa la Alaska Marine Highway para conectarse con el resto de Alaska. La vista del lugar se parece mucho a Bergen, Noruega, aunque Skagway sea un sitio muy pequeño.

Es aquí en Skagway donde acaba el Inside Passage una ruta marítima que comienza en Seattle con puertos en diferentes poblaciones a lo largo de la ruta. Va por diferentes pasajes entre la zona continental de Canadá y Alaska y muchas islas que lo separan del océano abierto, mucho más expuesto. Hay dos compañías que sirven este trayecto: la Alaska Marine Highway, USA y la BC Ferries, canadiense. Creo que la elección de la Alaska Marine es más conveniente porque te permite hacer escalas en cualquiera de los puertos de todo el trayecto y quedarte uno o varios días en el sitio para continuar viaje en la próxima conexión que pueden ser diarias, o una o dos veces por semana. Yo he cambiado dos veces de fecha sin costo alguno. Se puede programar el viaje tanto por internet como hablando directamente con un operador. Yo preferí esta última opción porque sobre la marcha te permite hacer preguntas. La gente es muy atenta y servicial en las dos compañías. La última parte de estas travesías la haré con la canadiense BC Ferries, así que tendré la ocasión de poderlas comparar aunque ésta es más limitada en las escalas. Verdaderamente el paisaje es de ensueño aunque hay todo hay que decirlo, hay que tener un poco de suerte con el clima. Ahí en Skagway fue donde embarqué con dirección hasta Juneau, capital de Alaska pero sin conexión por tierra con el resto de Alaska y tampoco con Canadá. La travesía dura seis horas y el tiempo fue lluvioso por lo que resultó un tanto aburrida. Hace una

parada en Haines. A distinguir de la Haines Junction que está en Canadá. Juneau fue una de las primeras ciudades creada en el nuevo estado, para facilitar la búsqueda de oro en los cerros cercanos y su fundación, fue anterior a Anchorage y Fairbanks que por entonces eran unas pequeñas aldeas aunque hoy en día son mucho mayores, sobre todo después de la explotación del petróleo. Pregunté a tres o cuatro personas, incluyendo a dos guías de turismo, cómo podía ser que esta villa de 32.000 habitantes pudiera ser la capital y no hubo respuesta, porque no la conocían. Hice un poco de google y al parecer la razón más creíble es la rivalidad entre estas dos grandes ciudades. Hubo incluso una votación, pero fue ganada por los partidarios de que permaneciera en Juneau. Se vuelve a hablar de que habrá una nueva consulta para colocarla en una de las dos grandes ciudades o en Willow, un pequeño lugar entre las dos ciudades, pero más cerca de Anchorage donde de hecho ya hay muchos edificios gubernamentales.

Varias excursiones hechas en Juneau. La más conocida es la del funicular del Mt. Robert, 35USD con mucha gente porque coincidía con la fiesta de la Independencia del 4 de julio con una impresionante vista de la ciudad. Muy interesante también las del Glacier Gardens, 25 USD, y la del Salmon Hatchery, donde está el criadero de salmón, 5 USD. La ciudad no tiene salida por carretera pero tiene unas excelentes comunicaciones que enlazan la ciudad sobre todo hacia el norte y así pude conocer algo más de la capital.

En el camping donde me quedé esos días me recomendaron una bonita puesta de sol en Shrine Saint Therese. Hizo un buen día y valió la pena. No había turistas porque los barcos se van al acercarse el anochecer y sólo unos pocos de coches locales.

Y como no podía faltar en una de las excursiones más buscada, el avistamiento de ballenas, con la Juneau Tours, 121 USD. Hubo suerte y pude ver orcas y ballenas jorobadas. El camping, porque aquí es imposible aparcar en la calle y el Walmart que había lo cerraron, ha sido el Spruce Meadow RV Park que cuesta 29 USD la noche con vaciado de aguas y agua potable en la misma parcela. No es para tirar cohetes, pero informan bien sobre las excursiones y lugares de interés.

El ferry desde Juneau hasta Prince Rupert, otra vez en Canadá, ha estado bien. El primer día bastante lluvia pero el segundo, aunque sin sol no ha habido lluvia. Hace una escala de una hora en Petersburg que era muy de noche, otra en Wrangell y finalmente otra de dos horas en Ketchikan donde vale la pena bajar y dar un paseo o almorzar. La comida en el ferry no es cara. Yo almorcé un buen bacalao con patatas fritas que estaba muy sabroso. De la cena anterior, corremos un velo porque fue mala de solemnidad. Os paso algunos precios interesantes en los pasajes de los transbordadores. Ferry Skagway – Juneau. Billete pasajero 45 USD y el de la Hymer 202 USD. Ferry Juneau - Prince Rupert. Billete pasajero 141 USD. Camarote, que es opcional, 184 USD y el de la AC, 621 USD. Mi camarote tenía dos literas y un buen baño, pero ocupando solo una plaza individual. Se puede dormir en sillas o sofás y se evita lo del camarote. Esta tramo dura 32 horas. Prince Rupert - Port Hardy, Billete pasajero, 206 CAD, la AC, 589 CAD y el camarote 120 CAD. Dura 16 horas sin paradas en ningún otro puerto. El otro tramo que hice desde Whittier a Valdez fue muy similar a este de Skagway a Juneau. En Alaska todo es caro o muy caro... o extremadamente caro. No hay escapatoria. Venir bien previsto de todo, es lo ideal. He aprovechado la estancia en Juneau para reparar un picotazo que tenía en el parabrisas. Me compré en Canadian Tire de Whitehorse, aunque lo venden en bastantes sitios, un reparador de parabrisas y ha resultado fácil. Ha desaparecido al ponerle la resina transparente. Baratito: 15 USD.

Dejo par el final, lo que puede ser una muy buena noticia. Al pasar la frontera de Skagway y al ser preguntado adónde iba, le dije directamente que a México por lo que le pedí me diera una Visa Waiver de 90 días para poder cruzar con calma los Estados Unidos y me dijo que me la darían una vez ya vencida la Visa Waiver actual que lo hace el 9 de julio, pero sólo cuando vuelva a entrar en USA, no antes. Era una persona muy amena y además no había prisas porque yo era el único en aquel momento por lo que descarto que quisiera sacar de encima con evasivas. Confío en que va a ser así. Esto sería magnífico, aunque de no ser así, particularmente ya no me influye tanto porque ya tenía la intención de dejar la AC en Canadá para el que tengo seis meses y con el billete de España-USA te dan otro permiso de 90 días. Lo bueno es que podría escoger entre dejarla en Canadá o seguir camino a USA y dejarla allí durante mi viaje de primeros de septiembre a España para proseguir el viaje a la vuelta ya a fines de septiembre o primeros de octubre. Otra opción añadida es pedir un visado de seis meses en el consulado de USA en Vancouver, pero que de una u otra forma creo que la estadía en USA estará garantizada. Se acaba por esta vez la vista a Alaska, primer estado en extensión del país. Casi tres veces y media España, aunque en la gran mayoría del país no se puede circular con automóvil porque no existen carreteras. Mucho transporte se hace con taxi aéreo y pequeños barcos. He estado 26 días en Alaska que me han permitido obtener una visión razonablemente amplia acerca de este estado. Tienen una renta per cápita muy alta, 70.000 USD. Todo se ve tranquilo y pausado. Solo achaco que el tiempo, en junio y julio me lo hubiera imaginado un poquito más soleado, siquiera dos días con sol por semana, pero no ha sido así.

21 de Julio de 2017

Pues no ha habido problemas a la hora de decidir cuál de las dos es la que ofrece mejor calidad de ferry porque esto se va para la BC Ferries. Muy superior. Hay mucha diferencia, desde el tamaño del barco, la entrada al garaje para la AC, anchuras de escaleras, ambientación en el barco, sonorización, calidad en comidas, asientos, butacas o camarotes y sobre todo: servicio. Más allá de la calidad del barco, sin duda hay otros aspectos a considerar. El precio es uno de ellos. Aquí va a favor de la Alaska Marine. Las conexiones también para la Alaska. Desde Bellingham, un poco al norte de Seattle, en el Washington State, hasta las Aleutianas todo ese tremendo recorrido se puede hacer con la Alaska, bajarte en el puerto que desees y reemprender a donde decidas. Con la BC canadiense las escalas solo desde Vancouver hasta Prince Rupert, menos de la mitad del posible recorrido y de hecho eso aún no es Alaska, aunque el paisaje sí que sea comparable.

Con vuestro interés y con fechas más determinadas, para los que algún día se apunten, ya tenéis datos desde donde construir el itinerario. Importante decir que ahora en verano, desde Prince Rupert hasta Port Hardy hay un barco diario, en invierno solo uno por semana o sea que de decidir hacer varias escalas, se puede hacer muy largo el viaje. Esta última travesía fue un calco a la interior. Paisajes que se suponen son de ensueño pero el clima, que no llegó a acompañar, lo enturbió...un poco. Prince Rupert es un puerto con tráfico importante de carbón. Que es lo que hace empujar al pueblo, pero hubo un tiempo que la industria del pescado era lo que predominaba por aquí. Visité una fábrica de conservas de salmón que dejó de producir hace ya 50 años pero que lo tienen bien montado y explican bien cómo se enlataba el salmón que era exportado a muchos países europeos. Estaban las etiquetas de las marcas que comercializaban ese producto canadiense. Me detuve a ver si había alguna española pero no hubo suerte. En los cincuenta no estábamos nosotros para salmón. Cobran 10 CAD una visita guiada de una hora. Hay un restaurante-mercado, de mariscos y pescados llamado Dolly's que sirven un cangrejo

suculento. Sabor como el de una nécora, pero pesando un kilo. Más abajo os adjunto una foto. El precio razonable. Yo pagué 40 CAD por algo más de dos libras. Cerveza artesanal magnífica, de 500 ml pero pasaditas en precio. 10 CAD la botella.

Desde Port Hardy a Campbell River es de un buen trazo, con curvas ligeras y bien peraltadas. Lo de las curvas-paellas casi no existe por aquí. El piso muy bueno.

Tengo que decir que el piso de las carreteras en esta parte oeste del país es mejor que la mayoría del este, excepción hecha de las autopistas que en ambas zona es buena. Día de descanso rutero en esta ciudad que aproveché para lavandería, limpieza de la AC, cambio de aceite y filtro, pasado el susto inicial y ya como perito en la materia, además de correos atrasados y en general de todo aquello que no se hace cuando hay cosas más interesantes. Los cambios de aceite y filtro los hice en una Ford y no hubo un solo mecánico que no se interesase vivamente en la AC. Preguntaban por precios, consumos, comodidades...

La carretera que sigue hacia el sur de la Isla de Vancouver por la costa, es muy pintoresca y me recordaba bastante a la carretera costera de Tarragona. Fin de etapa en Port Alberni donde hay un buen Walmar. Parece un Walmart con pueblo y no al revés.

Al otro día, la indispensable visita a Ucluelet, Tofino y alrededores. Ya me lo imaginaba que sería así pero no es cuestión de estar tan lejos y no darse una vuelta. Tofino es un pequeño pueblo donde casi no hay forma de encontrar un aparcamiento autorizado. Mucha construcción, bastante cerca del agua, pocas posibilidades de hacer fotos sin que lo impida una grúa, una casa o un coche. Decenas de bares, restaurantes, todos dando "pescados y mariscos de la ría", tiendas de recuerdos, de camisetas.

La buena sorpresa, a la salida y ya de vuelta camino del refugio de Port Alberni, a unos 20 km hay una inmensa playa que me pareció estar en La Barrosa de Chiclana. La marea estaba baja y de ahí esa impresión porque se veía claro que cuando está alta, llega casi hasta los aparcamientos. Enormes troncos de árboles arrastrados por el mar y depositados, más bien arrojados hasta donde llega la fuerza de las olas. Cantidad de lugares de esparcimiento para la chavalería, buenos servicios y mejores aparcamientos.

Al otro día, camino de Nanaimo, está el Parque Provincial de Douglas con unos árboles que impresionan por su envergadura. Los hay de 800 años, aunque la mayoría tienen "solo" 300 años debido a que las crónicas cuentan que produjo un incendio y dejó pocos vivos. Nanaimo otra pequeña ciudad, muy viva y animada, situada en una bahía muy abrigada. Desde aquí ya salen transbordadores para Vancouver, aunque que la opción más rápida es ir por carretera hasta Swartz Bay que además da la oportunidad de visitar la ciudad de Victoria. Victoria es una ciudad bonita, espectacular al atardecer, pero no os digo nada del turismo. Lo mismo el que toca la gaita escocesa con un amplificador, el que hace piruetas, los malabaristas, el que cuenta historias de descubrimientos con otro amplificador, los coches de caballo... que también aquí hacen sus necesidades. En fin, que las soledades de Alaska me están estropeando la visión y opinión sobre los lugares más concurridos.

La travesía a Vancouver es un rato de una hora y media que se hace bien y el barco muy bueno.

Mi billete y el de la AC, 76 CAD. Estos dos últimos dos días, visitando la ciudad y mañana lo mismo. Vancouver me ha parecido de una espectacularidad deslumbrante. Ciudad donde a veces en muchas de sus zonas, sean las cercanas al mar, o sean en alguno de sus muchas colinas, te crees estar paseando por una urbanización de lujo. Hay siempre casos que puedan ser

similares, pero eso no quita para ensalzar el Stanley Park que está justo en la misma entrada del puerto de Vancouver y con toda la ciudad a continuación. Parece un milagro que la apisonadora inmobiliaria no se lo haya comido. Ahora va a ser difícil cualquier atentado a ese milagro porque esta ciudad vive su medio ambiente y está muy orgullosa de los logros conseguidos con ese genial estilo de vida. Frente a la capital, hay un distrito llamado North Vancouver desde el que se puede ver la línea de los edificios de la ciudad. De hacerlo con coche, son 15 km que muy bien valen la pena. También hay barquitos turísticos, caso de querer olvidarse de la AC, avionetas, helicópteros... Es decir que saben cómo ayudarte а gastar Para el final os dejo, una sorpresita que ya venía manejando desde hace unos días. Hay asuntos que me obligan a viajar a Bali en los próximos días o sea que he sacado billetes y he buscado un lugar para dejar la AC. Ya está encontrado, en el centro de Richmond, junto a Vancouver, a sólo 6 kilómetros del aeropuerto. Está vallado y tiene cámaras de seguridad. Desde la calle no se ve nada. No está cubierto. No obstante, como no había mucha disponibilidad porque casi todos los sitios para guardarla estaban llenos, lo he tomado porque no me podía arriesgar. El precio por mes ha sido de 222 CAD. Voy a estar fuera hasta el 12 de octubre, aunque pasaré por España en septiembre tal y como tenía proyectado. Ha sido un poco improvisado y sin buscarlo, me he encontrado con una inesperada Vuelta al Mundo... en avión, claro. Iré mirando regularmente el hilo por si hubiese que contestar algo. Aunque este viaje en avión no tenga mucho que ver con el de la AC, mandaré alguna foto o algún comentario, para no desconectar del todo.

Buenas: de nuevo por aquí, 5 ó 6 semanas más tarde desde el último escrito en este hilo. He estado en Seúl, Bangkok y Bali que es donde me encuentro ahora mismo, antes de seguir para España donde llegaré a finales de la semana próxima. Otra escala más en Islandia y ya estaré Dios mediante en Vancouver para seguir el periplo.

Buenas tengamos. Bastante tiempo desde que no entraba al foro. En octubre ya estaba en Islandia como preámbulo para recoger la AC que dejé en Vancouver, Canadá. Las dos semanas por Islandia, francamente muy buenas. Arrendé un coche e hice unos 2,500 km. A pesar de ser la primera quincena de octubre, las temperaturas eran fresquitas. Las mínimas ya entre 0° y 3°. Retiré la AC de Vancouver que arrancó a la primera después de tres meses inactiva y como el tiempo era muy lluvioso, decidí no subir a Whistler como tenía pensando, asi que pasé a USA.

Un poco de problema sí hubo ya que cuando entré en Canadá procedente de Alaska, me vencía la Visa Waiver de los Estados Unidos. Me ofrecieron, en la parte canadiense, quedársela y comunicar a Inmigración USA que había salido del país, o bien que cuando entrase a los Estados Unidos, lo entregara yo y así conseguir la extensión. Opté por la segunda opción. Como sea que no entré a USA de forma inmediata ya que volaba desde Canadá, al llegar a USA tres meses más tarde, sospechaban de que había estado trabajando. Me costó bastante convencerles de que había estado fuera del país y menos mal que entre fotos, billetes de avión y otras evidencias, les quedó clara la cosa.

Sólo me dio tiempo a visitar el Parque Nacional Mt Baker y ahí se quedó la cosa porque debido a la precaria salud de mi madre, tuve que regresar de forma inmediata. Desgraciadamente, diez días después fallecía. Estaré una o dos semanas más en España antes de regresar a Seattle. Os adjuntaré unas pocas fotos de Islandia que tomé en octubre

Muy buenas tengamos. Ya hace dos semanas que ando por USA. Llegué a Seattle en un interminable viaje para recoger la AC y desde allí, continuar el viaje hacia el sur. El día que llegué, después de tener que dormir en Madrid, escala en Lisboa y otra posterior de siete horas en Boston. Llegué verdaderamente rendido o sea que no sentí ni jetlag. Traía conmigo el faro que se quebró en Canadá, que lo paseé por media Europa, antes de llegar a Seattle. Afortunadamente las aerolíneas se portaron muy bien y no me pusieron ningún problema.

Me quedé a dormir en el hotel MarQueen. Muy recomendable, gran desayuno y recepción y resto del personal, verdaderamente eficientes. La ciudad es bonita. Muchas cuestas y con el mar, tiene un cierto parecido con San Francisco. Muchas zonas verdes y sobre todo muy recomendable bordear el paseo marítimo hasta poder ver de frente la línea de rascacielos de la ciudad.

Un Pike Market muy colorido y con mucha vida. Lleno de restaurantes, bares y tiendas. Al día siguiente, como llovía mucho, me fui a ver la fábrica de Boeing que está como a unos 40 km, en una pequeña ciudad llamada Everett. Interesante la visita guiada y más impresionante el ver desde arriba en las plataformas preparadas, la gama de modelos de muchos Boeing, desde los 747 hasta los 787.

Poner en marcha la Hymer, no dio ningún problema. Otra vez arrancó a la primera después de haber dejado desconectada las baterías. Eso sí, cuando la puse en marcha y me senté, me di cuenta de que un picotazo diminuto se había convertido en algo serio, de dos cm de diámetro. Lo llevé a reparar porque era grandote y prefería que lo vieran especialistas. Hicieron lo que pudieron y veremos si dentro de poco no se me plantea otro problema serio porque acabe por hacerse mucho más grande. Parece que momentáneamente está detenido el avance con un sellador que le aplicaron, aunque el jefe del taller ya me vaticinó que no esperase nada bueno. Para colmo dos días más tarde, en el Olympia Park, otro chinazo que hizo otro piquete. Y ya va a parecer posible que haya meigas pero una semana más tarde, otro golpe de otra piedra mucho más grande a juzgar por el ruido que hizo el golpe, que no me dejó señales de nada. Se ve que no es solo el tamaño de la piedra.

Con respecto al clima, decir que el otoño, se acabó. Ya solo hay tierras quemadas por el frio, hielo y nieve, aunque aún no en la carretera. El apartado de fotos se va a resentir porque no es lo mismo tener colores, amarillos, rojos y ocres que la uniformidad del invierno. Ha tenido que ser así debido al problema familiar.

Partí en un ferry que va a Bainbridge. Bonita travesía de solo 1 hora. Este ferry va bien para cuando se quiere recorrer la península donde está el Olympia National Park. Cuesta 43 USD incluyendo el conductor. A partir de ahora llegó el buen tiempo porque los días de Seattle fueron muy lluviosos.

Había habido inundaciones muy fuertes y no se podía entrar a muchos sitios del Parque. A destacar Port Angeles que, en un día muy luminoso, permitía ver la ciudad de Victoria en la isla de la Vancouver canadiense. El día muy luminoso y de gran ventaja trajo un añadido: frío de verdad. Todas las noches a unos pocos grados bajo cero. Por el día, entre los 0 y 4 grados. La calefacción y el aislamiento muy buenos. Seleccionando el 2 de 5 posiciones, no hay invierno. Eso sí, las botellitas de gas, no dan para más de 4 días. Como se hace de noche a las 4::30 son muchas horas de funcionamiento y como son solo de 15 libras, es decir, un poco más que la mitad de las nuestras, pues hay que tenerlo en cuenta para no llevarse un mal rato en la noche.

Yo llevo dos, o sea que me tengo que distraer mucho para llegar a ese infortunio. En Forks, aproveché que es una ciudad tranquilita y con bastantes talleres para cambiar el faro. También solventaron otro problema. Salía poca agua fría y ninguna agua caliente. Resultó ser que había que purgar los depósitos. Abrieron dos válvulas que trae la AC y quedó solventado el problema, previo pago de 35 USD por lo del agua y 77 USD por el cambio del faro, que igual se pasó un pelín. Eso sí se pusieron a ello de forma inmediata y no tuve que esperar nada.

También merece la pena el Hoh Rain Forest. Extrañas las formas y clores que adoptan los árboles por la lluvia. No hay hojas, pero los troncos, no son marrones sino absolutamente verdes a causa del musgo. La circunvalación al parque donde el epicentro es el Mt Olympia, de casi 3.000 mt, se va a los 540 km, desde la salida en Seattle hasta el punto final del parque en Aberdeen. Aquí dormí a la tercera noche en un Walmart tranquilísimo incluso de día, o sea que os podéis imaginar cómo estará a las 3 de la madrugada...porque muchos de estas grandes superficies las mantienen abiertas las 24 horas.

Próximo día para Olympia City que es la capital del estado de Washington en detrimento de Seattle. A destacar en la ciudad y es un deber el visitarlo, el Capitolio, que, aunque sea menor que el de la Capital Federal de los Estados Unidos, es también enorme. Tienen visitas guiadas cada hora y además son gratis. Tienen fama las ostras de esta parte del estado. Yo en España conozco a las ostras redondas y planas de las rías gallegas y también las del delta del Ebro, que son mucho más alargadas y francamente con un sabor a mar mucho más fuerte, quizás demasiado para mi gusto. Pues bien, en ese restaurante, en la carta tenían 10 tipos distintos de ostras. De tamaño y de sabor. Una pasada en variedad. El restaurante en cuestión, por si aparecéis por Olympia, se llama Chelsea. En el Farmers Market también se puede comer todo lo típico de la zona pero en invierno solo abren los sábados y domingos, de 10:00 a 15:00 que cierran y yo llegué un día antes.

Al día siguiente enfilé para Portland, ya en Oregón. También una bonita ciudad, aunque a mi entender, algo menos atractiva que las de Vancouver y Seattle. Visité un jardín japonés, con un frio de justicia. Justo a estos jardines (10 USD) está el Rose Garden, que es gratis pero donde no había nada que ver porque las rosas en diciembre no florecen ni una. Yo había pensado que estarían en un invernadero. En primavera debe de ser un espectáculo porque tienen 450 variedades de rosales. Todo este conjunto está en una zona llamada Washington Park. Otra visita a otro jardín, esta vez les tocaron a los chinos. Jardín muy agradable justo en el centro de la ciudad. Un día a la semana es gratis y a mí me tocó la lotería porque la acerté, sin saberlo, claro. Pernoctar en Portland no es fácil. Ponen al parecer pegas en las grandes superficies. Como lo había leído, siguiendo los consejos de algunos usuarios de campers, me fui al Cathedral Park que está justo debajo del puente Saint John, que une las dos riberas del río Columbia. Muy tranquilo. Además, me quedé en ese sitio los dos días que duró mi visita a Portland.

Al día siguiente, me dediqué a ir con el Portland Aerial Tram hasta una colina cercana que tiene una vista poco interesante. Día de relajo con buena comida. La visita al Mr Rainier National Park vale mucho la pena. Estaba cortada la carretera para ver este volcán desde el puerto de montaña de Chinook. Había que volver a Olympia y anular el proyecto o subir a una estación de esquí llamada Mt. Crystal. Yo opté por esta opción y salió bien porque al llegar a la estación me indicaron que había telecabinas que subían hasta la cima de este Mt Crystal y que desde allí se veía muy bien el Mt Rainier. La llegada arriba fue apoteósica porque hacía un día de frío intenso pero clarísimo. Ya veréis alguna foto que adjunto.

Había que continuar viaje más al sur, hacia Bend. Pensé que era una buena idea bordear el Mt Hood y lo fue porque como todos los volcanes cuando tienen nieve arriba, son muy atractivos. En Bend sea abrió una nueva oportunidad. Hay una franquicia importante con 500 tiendas en USA, donde pidiendo permiso, también dejan dormir. Se llama Lowes. Así fue y tan tranquilo fue que estaba yo absolutamente solo en un inmenso parking. Claro que, aunque no es como en Canadá que no se ve una sola AC fuera de los meses buenos, aquí no lo es tanto, pero pocas se ven. Al parecer en California y Arizona si hay algunos campings, que les llaman de invierno. Ya probaré alguno a ver si hay sorpresa. Me imagino que la sorpresa será que se abren en invierno porque en verano se achicharán en la zona y cerrarán y la gente se irá en buscas de a campings en sitios más frescos.

De Bend me dirigía a Crater Lake en el National Park del mismo nombre y también a visitar otro lago cercano, el Diamond Lake. La carretera estaba cortada por la parte norte por lo que me tuve que volver y me fui a dormir en Klamath Falls. Al otro día, me informé bien al llamar a la oficina de turismo y me dijeron que la carretera de la parte norte era la que estaba cerrada pero la del sur estaba abierta. Me preparé y allí que me fui. Un extraordinario día porque el parque es precioso y la cima con el lago hundido en el cráter, increíblemente azul es una vista maravillosa, de aquellas que dejan huella. La subida fue difícil porque había un pelín de hielo, aunque como no hay curvas pronunciadas excepto al final y como acababa de pasar la quitanieves pues pude llegar sin problemas, aunque un poco en tensión ya que no llevaba cadenas. Había unos 5 cm de espesor de nieve en buen estado. Salió todo muy bien. Ahora ya estoy, aún en Oregón pero junto a la frontera con California. La ruta prevista es Parque Nacional de Lassen en el camino hacia Reno, en Nevada, Lake Tahoe, ya en California, Yosemite Park, Kings Canyon, Sequoia NP, el Valle de la Muerte y llegar a Las Vegas para desde allí organizar la visita a varios parques de Utah y Colorado antes de girar hacia el oeste otra vez con dirección a la parte sur de la California estadounidense.

La ruta por los Parques Nacionales de California y Utah es verdaderamente un deber para cualquier viajero. Otra cosa será que las circunstancias personales de cada uno lo permitan, pero es algo que a nadie defraudará.

Esta parte agrícola de California está muy representada por el Valle del río San Joaquín. Kilométricas avenidas de árboles frutales. California produce el 80% de toda la fruta de Estados Unidos, y solo el estado de California, representaría la octava potencia del mundo. Visité la presa de Hoover sobre el río Colorado que, aunque ya ha sido muy sobrepasada por otras presas en el momento de su creación fue el mayor proyecto de energia hidroeléctrica. De hecho, sin ella la ciudad de Los Ángeles no podría haber alcanzado el status actual ni tampoco hubiera sido posible el desarrollo de California como potencia agroalimentaria. Crucé unos kilómetros a Nevada para pasar la Nochebuena en Reno y ver un poco de la ciudad, que ha venido a menos, debido a la competencia de Las Vegas, pero no deja de ser interesante el espectáculo audiovisual de la Calle Fremont. También resultó muy interesante el Museo del Automóvil Antiguo. En uno de los intercambios de la cámara al teléfono, seguro que apreté alguna tecla que no leí y se fueron. Hice 100 fotos y perdí 98, casi un record. No hubo suerte para poder ver el Kings Canyon ni el Sequoia debido a que estaban cerrados al tráfico por la nieve y sobre todo por el hielo, pero si pude ver, aunque por los pelos, el Mount Shasta y el Yosemite, un parque que te deja con la boca abierta. El Yosemite fue cerrado al día siguiente debido a una copiosa nevada. Otro hito en la imaginación de adolescente era el Valle de la Muerte y no me defraudó. En este desierto está registrada la mayor temperatura jamás registrada en el planeta con 58,5 grados Celsius.

Las Vegas es un emporio en un desierto que vale la pena ver. Al menos para comprobar que hay muchas formas de crear riqueza, de distribuirla según se mire, en una ciudad que con su área metropolitana ya rebasa los 2 millones de habitantes.

Los Parques Nacionales de Utah te transportan. Conocía el Gran Cañón del Colorado, pero no había estado durante tantos días en unos parajes tan extraños y maravillosos como este. Tantísima diversidad. Tantas montañas de color rojo, ocre, grises y blancos, paisajes tan diferentes a cualquier otro visto anteriormente que produce una sensación de bienestar. He visitado por este orden en el estado de Utah, los Parques Nacionales de Zion, el de Bryce, el Capitol Reef, Arches, Dead Horse y Canyonlands. Son muchísimos kilómetros por unas esplendidas carreteras, pero sin duda, vale mucho la pena.

En Colorado visité el Parque de Mesa Verde que lo considero menos relevantes que todos aquellos otros de Utah. Sin embargo en una zona en la que se ubica la Reserva del pueblo Navajo, si está el Monument Valley el cual sí que vale la pena.

A partir de mañana comienzo a viajar por Arizona para visitar el Gran Cañón del Colorado hasta llegar a San Diego, ya en California.

Los Parques Nacionales en USA son un regalo para el viajero. El estado de conservación, la infraestructura de carreteras, la información disponible, la ayuda de los Rangers. Magníficas áreas de servicios. No creo que pueda haber en el mundo una red como esta. Ya os contaré más en los próximos días.

No quería olvidarme de comentaros que abrir una cuenta en un Banco en USA, es fácil y en cuestión de media hora, sales hasta con la tarjeta de débito en tu bolsillo. Es una temporal hasta recibir la definitiva. Va muy bien y puede echar un cable en caso de que los de Inmigracion pregunten por el tema de los fondos. Solo necesitas tu pasaporte y no es necesario ningún domicilio aquí. Vale la dirección en España. Yo la abrí en el Wells Fargo Bank, que están presentes en casi todos los estados. Tienen siempre dos o tres empleados en cada sucursal que hablan español. Para las consultas por teléfono, se tiene la opción de que te atiendan en español. Están abiertos hasta las 6 de la tarde lo cual, yendo con una AC, los horarios amplios se agradecen.

Os dejé la vez anterior llegando al Cañón del Colorado, en Arizona.

Entré por la parte Este y salí por la parte Sur que era la que yo conocía. Bastante concurrido, pero como carreteras, desvíos y parkings son más que suficientemente amplios y no se tiene sensación de ahogo. Quizás, en el Grand Canyon Village, sobrábamos unos pocos. Ponderar a este Cañón del Colorado que aquí llaman el Grand Canyon, ya huelga. Os adjunto alguna foto que lo explicará muy bien.

Un poco más al sur se llega a Sedona, también en Arizona y que estando por la zona, bien merece una visita. Como eran muchos kilometros cuando empecé esa fase, no quise dejar para última hora los kilómetros finales y preferí llegar a San Diego con una semana de anticipación a mi salida. Me fue muy bien porque realmente en esta ciudad, en una semana no se siente que sobren días. Es la ciudad más antigua de California y tienen grandes atracciones. Destacan sobre todas ellas, él Sea World y el Zoo. Este último con rampas móviles, telecabina y no menos de 15 autobuses de dos pisos por el interior del parque, con lo que queda clara la exuberancia de las instalaciones. Él Sea World quizás necesita una renovación ya que algunas instalaciones, lo piden. Los precios de las entradas no son baratos. Él Sea World, 40 USD para aparcar la AC

y 89.99 por persona. A destacar los shows de los delfines y las orcas. Hay otro de leones marinos. El Zoo, 54 USD, eso sí el mastodóntico parking es gratis.

En San Diego también vale la pena visitar el portaaviones Midway, un veterano que ha sido convertido en Museo: 20 USD. En el parque de Balboa, al lado del Zoo, en el Museo de Arte de San Diego, se pueden ver reproducciones arquitectónicas del barroco español, concretamente la fachada de la Universidad de Salamanca. Frente a la ciudad hay una isla que por medio de un istmo se comunica con tierra firma. Se llama Coronado. Es una zona residencial donde no hay edificaciones de más de dos pisos. Pidiendo permiso al dueño de la propiedad frente a donde decidas quedarte, puedes pernoctar allí. No es ninguna mala idea porque los campings no valen menos de 80 USD aunque los hay de hasta 120. De no querer gastar tanto, los hay más asequibles, pero bien lejos de la ciudad. Debo aclarar que el pernoctar no está permitido pero... Dejo para el final, un comentario interesante en tema de aduanas. Como estaba cercana la fecha donde me vencía la Visa waiver es decir la tarjeta que te exime de tener que solicitar un visado, concretamente el día 17 de enero y yo iba a estar en territorio estadounidense hasta el 20, me daba un poco de recelo el que me pudieran poner alguna tacha en mi expediente y me decidí a pasar la frontera con México por Tijuana con la AC. Lo prefería así y no andando porque en caso de cualquier duda, me sentía más arropado con el vehículo que entrando como peatón. La duda podría venir porque desde que comencé este viaje en abril del 2017, con esta de Tijuana han sido siete las veces que he entrado en Estados Unidos en solo 9 meses, bien sea por cruces entre Canadá y USA, o bien porque entraba por algún aeropuerto procedente de España. Me daba reparo que pensaran que pudiera estar trabajando. Pues bien, a la salida de USA, ya no hay control americano y a la llegada a Tijuana, pasé la frontera mexicana en solo 10 minutos sin tener que rellenar ningún tipo de formulario como había leído en unos pocos de sitios. Probablemente influyó el que la agente al ver la matrícula española, me contó que tenía familia en España y me dio un trato algo preferencial. Me quedé a almorzar en Tijuana, compré los neumáticos Michelin allí, mucho más baratos que en USA y no digamos que en España, y cuando anochecía entré a San Ysidro así lo escriben). En la garita me dijeron que ellos no podían extenderme esa Visa, pero me indicaron que en el West Ped sí me lo iban a hacer. Y así fue. Llegué a estas dependencias que están a solo una milla de las garitas y que en realidad es la frontera para peatones y allí pusieron un nuevo sello por 90 días que vence en abril 2018. El Ped viene de pedestrian, peatón.

Os escribo en esta ocasión desde Hawai donde he hecho una escala en mi camino nuevamente a Bali donde debo resolver algún asunto.

La AC se ha quedado en San Diego en un lugar fenomenal, llamado Big Toy. Los responsables son Allan y Mike. Verdaderamente un lugar de categoría donde no hace falta ni desconectar baterías porque ellos se encargan de arrancar la AC tres veces al mes. La lavan antes de guardarla. Tienen dumplng gratis para tirar y poner aguas, Te dejan dormir una noche allí, la última, con lo que no tienes que reservar hotel. De veras, muy recomendable. Retomaré estos apuntes sobre la mitad de marzo, que ya estaré de vuelta. Aunque no tenga mucho que ver con el viaje con la AC, en Hawai, además de la isla de Oahu que es donde están Honolulu y Waikiki, daré un paseo por las islas de Maui y la Big Island antes de proseguir en México por la Baja.

En el anterior ya os anticipaba que tenía que ir a Bali y que de paso aprovechaba para visitar, tanto a la idea como a la vuelta algunas islas de Hawai. Ohau, Maui y Big Island que es la que se llama Hawai. En eso estoy ahora mismo. A la ida visité Oahu que es donde está la capital

Honolulu. Mucho turista y la capital es una ciudad ya muy grande, o sea que, para mí, poco interés. Ya estoy en Maui donde ocurre algo parecido sobre todo en la zona oeste pero mejora mucho en la parte este. Esta isla tiene mucho residente del continente norteamericano, adinerado y hay enormes urbanizaciones de nivel. Las carreteras, en algunas son de una sola dirección, por lo que si te cruzas con alguien, uno de los dos debe retroceder. Esperemos que la gran isla me llene más. Los precios de los hoteles son obscenos. No hay más remedio que tirar de Bed and Breakasts y aun así, es difícil que bajen de los 200 USD. Todo lo demás, razonable incluyendo carburantes.

El dia 17 de marzo llego a San Diego y allí retomo el viaje para entrar en México. Como sea que no quiero olvidarme de comentaros algo sobre los seguros en USA lo hago ahora porque cuando entre a México, con el cambio de chip es probable que me olvide y es tema importante. Antes de comenzar este largo viaje, había leído que algunos foreros dudaban si era mejor embarcar nuestra AC en Europa o comprar una en USA y probablemente revenderla al final del viaje, presumiblemente allá por Argentina, Brasil o Chile, para aquellos que tengan tiempo, porque en lugares más cercanos a Estados Unidos no compensaría ya que ellos suben y la compran.

Yo no había tenido dudas de que me la llevaba porque iba a ser mucho tiempo y prefería "andar" con mi casa encima. Una vez llegado a Canadá, comenzaron a surgir pequeñas cositas que cuando no hay distribuidor oficial se convierten en un serio problema. Cuento con que mi AC es nueva y por lógica, no debería tener, o tener menos inconvenientes. Recordaréis el problema de los filtros de aceite que no hubo más remedio que mandarlos por courier. Luego el faro que no tuve más remedio que traérmelo en mano en una de las veces que tuve que regresar a España, los dos picotazos en el parabrisas que ya os dije que reparé y que espero que ahora cuando llegue a San Diego no se hayan extendido. Pero con todo, el problema más serio es el seguro para la autocaravana. Os comenté al inicio que había hecho un seguro por seis meses con Thum Insurance, de Michigan, los cuales me fueron presentados por los de Seabridge que son lo que organizan el transporte en el barco. El precio era de 2.500€ por los seis meses pero cuando iba a renovarlo me dijeron que los de Thum se habían retirado de hacer ese tipo de seguro, que tenían otro que hacía el seguro para Canadá y USA pero no incluía México, que es donde en teoría hay más riesgo de tener algo y además el precio era de armas tomar: 3.500 € por los seis meses.

Encontré un seguro a todo riesgo en México por 600 USD para seis meses y ese sí que lo he tomado.

Con estos datos, como sea que ya estaba en la costa oeste de Estados Unidos, decidí tomar el riesgo y conducir esos 5./6.000 km que me quedaban hasta entrar a México por Tijuana, sin seguro. No es obligatorio el seguro, solo que de haber algo serio los costos podrían ser muy elevados e incluso debo advertir de que, de haber un accidente muy serio, con heridos, por ejemplo, la cosa podría ser catastrófica. Opté por no hacer el seguro y conducir con la mayor prudencia posible. La autocaravana está en San Diego, a 15 km de la frontera o sea que ese es mi riesgo actual a nivel de seguros. Hay otro factor importante: la importación temporal del vehículo al espacio NAFTA (Canadá, USA y México) es de un año. Si el vehículo queda más tiempo puede ser confiscado en la frontera de salida. Otra vez palabras mayores. En mi caso, el día 11 de abril la AC tiene que salir de México, entrar a Guatemala y entonces ya podría volver a entrar a México con otro año más de otra importación temporal. Con todos estos detalles, lo que quiero decir es que, entre los posibles problemas de repuestos, los de las averías, el precio de los seguros, más el límite de la importación temporal, ahora mismo es probable que de empezar nuevamente este viaje, quizás optase por comprar la AC en Estados Unidos y venderla al final,

muy al sur. Los vendedores de AC te prestan gratis su domicilio para poder hacer la compra de forma rápida con lo cual el principal handicap queda solventado.

A finales de mes ya os diré cómo ha ido la entrada a México y el paseo por Baja California. He editado este mensaje para incluir unas pocas de fotos de Hawai. No es el viaje propiamente dicho con la AC pero como quiera que todos somos viajeros, seguro que no viene mal el verlas. Ya mañana termino el periplo por la Big Island que es la que se llama Hawai y es la que da nombre a todo este archipiélago. Para mi gusto, ésta es de largo la mejor. Todas tienen algo interesante, pero esta es más salvaje. Es la mayor en superficie, pero tiene una población muy reducida. Solo hay 150.000 habitantes para una extensión semejante a la de la provincia de Sevilla. En general todas las playas, acostumbrados como estamos a las del Mediterráneo y del Atlántico, no nos dejan sorprendidos. Casi todas ellas, son de lava y muy pocas de arena, si acaso las que salen en las peliculas y reportajes. Lo que sí es de diez es la exuberante vegetación. He vivido muchos años en Bali, que igualmente es tropical... pero no es lo mismo. Aquí las temperaturas medias son algo más fresquitas. El clima es lo que destacaría en segundo lugar detrás de la vegetación. Las carreteras es general son muy buenas e incluso hay tramos desdoblados. En la isla donde está Honololu, Oahu, incluso hay una autopista de 6 carriles. La gasolina algo más cara que en USA continental pero aun sensiblemente más barata que en Europa

Volví en la fecha prevista a San Diego e incluso pude empezar a viajar antes de lo previsto porque yo pensaba que el sábado los Bancos iban a estar cerrados, pero no fue así. El Wells Fargo estaba abierto y pude hacer la gestión bancaria pendiente. Debo aclarar que en el anterior escrito hablaba de la facilidad para abrir cuenta en un Banco en USA para aquellos extranjeros que no tuviesen la residencia americana, pero que debo puntualizar. En estos momentos, el Wells Fargo, el First National y algún que otro aún lo permiten, pero no los demás. Es decir, sigue en pie lo apuntado, pero habría que elegir el Banco que sí lo hiciera.

MÉXICO

A mediodía me acerqué a la cercana frontera y no hubo inconvenientes dignos de mención. Hay que ponerse en el carril de más a la derecha, donde marca autobuses. No hay señales ni para RV ni para motorhomes ni para casa rodantes que es como se les conoce aquí en México. Una vez llegado al edificio principal, hay que rellenar la Forma Migratoria para turistas, FM3 y con ese impreso ya relleno, se pasa el control de Inmigración y nos devuelven el impreso con el sello correspondiente de entrada. Es válido por 180 días. Cuesta 533 pesos. También se puede solicitar por Internet. A continuación, hay que irse a unas dependencias en el mismo edificio donde está el Banjército y allí hay que pagar las tasas de la Importación temporal de la AC. Los derechos a pagar son solo 56 USD y se puede pagar con tarjeta. Hay que presentar originales y fotocopias de estos documentos: Pasaporte, Permiso de Circulación del vehículo y Forma Migratoria ya cumplimentada. Mejor llevar las fotocopias ya hechas porque si no hay que andar 400 metros hasta buscar quien las haga. Los de Inmigración decían que ellos no tenían ni idea de dónde hacer las fotocopias. A partir de ahí hay que pasar una barrera donde escanean el vehículo debiendo estar el conductor y acompañantes fuera de ese recinto y luego, salir y aparcar a la derecha donde un oficial dará el visto bueno para salir. Aproximadamente estuve allí algo más de una hora.

Luego directo al centro de Tijuana que está a menos de 1 km para que me instalasen los neumáticos que ya había comprado cuando estuve la vez anterior con ocasión de solicitar la prolongación del Visado para Estados Unidos. Los neumáticos habían llegado, pero no me lo instalaban sino les decía el par torque, es decir la fuerza a la que había que apretar las tuercas. Es cierto que ya me lo habían dicho cuando los compré que lo tenía que pedir a la Fiat. Así lo hice, pero el certificado acreditativo de Fiat no les valía porque no les cuadraba, después de hacer la conversión porque allí se mide en dina newton/ metro y aquí en libras/pie. No hubo forma y no tuve más remedio que subir las ruedas a la AC y llevármelas a una llantera próxima que ellos mismos me recomendaron y allí sin problemas las montaron y alinearon. Aquí, a las ruedas les llaman llantas y a la llanta, rim. Aún me dio tiempo después del ajetreo a comprar una tarjeta SIM mexicana para el teléfono. Cobraron 500 pesos por 4 GB y llamadas ilimitadas dentro del territorio. Yo lo hice con Telcel y también está la opción de la At&T con capacidad y precios similares.

Era ya noche cerrada y me quedé por consejo de la Policía en un aparcamiento de pago que tiene un centro comercial llamado río. Todo bien.

Al día siguiente comenzó el viaje propiamente dicho por la Baja California, camino de Ensenada. Autopista de peaje, aquí cuota, pero mala con ganas la autovía. Ensenada se ha hecho muy grande desde cuando yo la conocí en 1982 y ha llovido desde entonces, pero se sigue comiendo muy bien. Lo típico es todo lo referente a marisco. Buenos precios.

A la salida de El Rosario, no confundir con Rosarito que está junto a Ensenada, me encontré de golpe con una carretera en un estado caótico absolutamente inesperado. Aquello no eran unos baches sino un bache continuo. Era imposible librarse ni por derecha, ni por el centro ni invadiendo la izquierda porque el tráfico era inexistente y lo cierto es que yo llevo mal los golpetazos en las ruedas con los cajones y armarios quejándose continuamente. Hubiera sido mejor dejarla en una pista sin asfalto hasta que tuvieran ganas o dinero, o los dos. Debe de haber un problema de índole diferente al meramente viario. ¡Fueron 122 km! Me costó unas 4 horas e incluso un tapacubos se desprendió. Les puse cinta americana y afortunadamente quedaron sellados. No lo cuento como el hecho de haber pasado una aventura difícil o extraordinariamente trabajosa porque no lo es, solo que por lo inesperada y molesta te hace alejarte de los perfiles de bienestar, o más fácil, que te tocan los eggs. En ese trayecto no había ni una gasolinera, ni tiendas, teléfono de urgencia, Internet ni tampoco siquiera una conexión telefónica, absoluto desierto.

Lo peor fue que al llegar por fin a un sitio habitado llamado Cataviña, la información que me dieron fue la que menos que me podía imaginar: lo que venía hasta Guerrero Negro durante 240 km era mucho peor que lo pasado. Me estuve pensando seriamente de volver y buscar la ruta por el continente, pero después de una charla con dos camioneros, desistí y decidí soportar lo que viniese. Volver a Mexicali me obligaba a hacer los mismos 120 km malos para tomar el camino de Mexicali, total casi 500 km hacia atrás para estar mucho más al norte que cuando empecé y recorrer una zona que no me decía nada.

La sorpresa positiva una vez que comencé a conducir fue que la carretera estaba mala pero menos que el tramo anterior. No sé si el efecto psicológico influyó en la percepción. La carretera en los siguientes kilómetros fue mejorando paulatinamente y dejó de ser infernal. Así hasta llegar a Guerrero Negro donde me encontré con una de los asombros más positivos del viaje. El avistamiento de ballenas era lo más recomendable en la zona además de ver unas tremendas salinas con 40.000 hectáreas, la mayor exportadora del mundo, además de unas

mediocres dunas. A pesar de que ya había hecho dos excursiones balleneras me decidí a hacer la tercera pensando que sería un drama, después de la ruta andada el perderme una cosa que fuera muy especial... jy lo era!

Había muchas ballenas y no es que se vieran de cerca, es que incluso se acercaban a la barca y se les podía tocar. Fueron dos horas para un magnífico e imborrable recuerdo. Después de dormir en Guerrero Negro, que es la única población de importancia de la Reserva de la Biosfera el Vizcaíno, enfilé hacia el sur con parada en San Ignacio, una misión fundada por un jesuita croata a mitad del siglo XVIII. Un lugar pequeño y tranquilo donde valió la pena descansar en su plaza llena de árboles y buganvilias.

Cuando la carretera se pega a la costa es de una belleza indescriptible. No he sabido y lo he preguntado dos veces, por qué ese trazado va por el centro de la península y casi nunca se acerca a la costa a pesar de que cuando lo hace la belleza es de quitar el hipo. Quizás hace 50 años cuando se trazó, el turismo no era lo que significa hoy y volver a hacer hoy otra carretera de 1.500 km que atienda las necesidades del ocio era mucha inversión. Las playas de la zona de Mulegé son impactantes: Santispac, Playa Arena, El Burro, Concepción, Los Cocos, El Coyote, Buenaventura...todas de aguas cristalinas, tranquilas, en medio de un entorno desértico cuyo único símbolo de vegetación mayor son los cactus.

Después de otros 150 km muy anodinos por el interior, se llega a Loreto, que llegó a ser capital de la Baja California Sur. Hay dos misiones, la de San Francisco Javier y la de Nuestra Señora de Loreto, interesantes para ver y recordar el esfuerzo que jesuitas y dominicos hicieron para evangelizar estas tierras habitados por los californios. Desde luego poco ha quedado de aquello. Situar a España en un mapamundi, aquí y hoy, es una tarea imposible para casi la totalidad de californios. Lo confunden perfectamente con Francai, Alemania...

Loreto es un sitio muy acogedor, con playa frente a la isla Carmen y Coronado. Turismo de Tijuana y California es el que viene.

Ya voy camino de la Paz, capital del estado, donde ya tengo citas con la gente de la Fiat para una revisión y algún chequeo médico para mí. Desde la Paz daré una vuelta por los Cabos y alrededores y espero no encontrarme turismo masivo.

Ahora ya es tiempo de deciros, que cuando acabe de visitar lo que pueda de México, mi idea es continuar para Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Embarcar para Cartagena de Indias o Santa Marta, y visitar Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina hasta Ushuaia. Lo tenía decidido desde muy al principio, pero temía que por alguna razón me echase para atrás y pensé: mejor decirlo y hacerlo en dos grandes etapas. Ahora, después de haber hecho 32.000 km ya me veo habilitado para pensar en hacer otros pocos más.

Paso a escribir un poco sobre Baja California Sur.

Ya en la parte sur de la península hay alguna ciudad de mayor tamaño, como Ciudad Insurgentes y Ciudad Constitución que lo único positivo que aportan es que la carretera esta desdoblada y la conducción es más cómoda. Turísticamente tienen poco interés.

Así es todo, muy anodino, hasta llegar a La Paz que es la capital del estado. Esta sí que es una ciudad agradable con buenas playas y además un punto muy cercano a donde se toma el ferry para el continente. Muy recomendables las playas de Balandra y la de Tecolote, a unos 25 km de La Paz y en el camino donde se tomará posteriormente el ferry en la terminal de Pichilingue.

Se puede optar por tomar el ferry que va un poco más al norte, a Topolobampo muy cerquita de Los Mochis que es el punto de salida para el tren Chepe que llega a la Barranca del Cobre y llega hasta Chihuahua, o bien tomar el ferry a Mazatlán, Sinaloa, que es el que yo tomo mañana. Me decidí por este último por conocer ya el tren Chepe. En La Paz hay dos compañías que operan. Una es la Baja Ferries, más dedicada a pasajeros y turismos y que es algo más rápida ya que anuncian que lo cruzan en 12 horas y la TMC que está más especializada en camiones, AC, remolques, que lo hacen en 16 horas. Los precios en ambos casos no son baratos. Hay un truquito que me pasaron los amigos, que lo pondré en práctica mañana, a ver si sale y de no salir, la tarifa oficial son 11.000 pesos ó 630 USD.

En La Paz hay un servicio Fiat, que de alguna forma hay que llamarlo. No obstante, me sirvió para que resetearan los datos de la computadora y desapareciese el molesto guiño del chivato de cambio de aceite. Han sido 18.000 km los que ha estado guiñando el testigo, ¡cómo para no darme cuenta! Me pidieron por comprarles el filtro de gasoil, 7.000 pesos o 400 USD y eso sin cambiarlo, sólo el filtro. Algo parecido a un robo en toda la regla. Lo he pedido en Internet y claro, ¿el precio? sólo 1.200 pesos. Lástima que pensando que el filtro del aire iba a ser barato, como suele ser, lo cambiaron y luego me encontré en la factura con que una cosa que habitualmente vale 15 ó 20 Euros se habían entretenido en cobrar 2.086 pesos, o 120 USD. Se llaman Automotriz del Toro, para que no vayáis.

Desde La Paz fui a hacer la vuelta a la punta sur de la península. Aproveché unos datos facilitados por Carme y Ferrán que ya habían estado en la zona hace unas semanas.

Hay algunos sitios interesantes como Todos Santos y su magnífica playa de Punta Lobos. Aquí venden al atardecer pescados recién sacados de la lancha. Hay un aparcamiento muy grande en la misma playa donde es posible pernoctar y además gratis.

Los siguientes dos días los pasé en la zona de la ciudad del Cabo de San Lucas, el de la icónica foto del Arco y donde se juntan las aguas del Pacífico con las del Mar de Cortés. Hacen excusiones desde la Marina por 300 pesos. Una vez que estás metido en la excursión, aquello es una feria. En 200 metros había no menos de 15 lanchas. Yo contraté con Nemo, al que todo el mundo conoce. A pesar de que en algunos momentos la cantidad de lanchas es excesiva, la excursión resulta agradable y dura una hora.

A destacar en La Paz en temas de gastronomía el restaurante El Toro Güero con un solo, pero...y es que no hay que ir cuando se acerca la hora del cierre porque sientes que te están poniendo en la calle. Mejor ir antes de las 8 de la tarde. Está especializado en mariscos, son generosos en las raciones y los precios muy buenos. De ostiones vivos (para nosotros ostras) te dan la media docena por 90 pesos. Es decir, solo 4 euros con lo que fácilmente se repite. Los camarones al chile guajillo, para nosotros gambas, de tremendo porte, son difíciles de olvidar.

La ciudad de San José del Cabo, es menos turística y si cabe, menos interesante que Cabo San Lucas. Las dos ciudades forman lo que todo el mundo conoce como Los Cabos. Venir 16 días a la Baja California Sur y no conocer Los Cabos es como saltarte algo que tanta gente recomienda, pero la verdad es que, a mi juicio, tiene realmente poco que recomendar. Mejor ocupar el tiempo en las muchas playas bonitas y muy solitarias que hay en la zona. La Ribera es otra buena playa donde me quedé a dormir. Al ser Semana Santa los locales aprovechan para hacer sus vacaciones. Las hacen como es lógico con toda la familia, amigos y cargados de aparatos de música, guitarras, altavoces y miles de cervezas y botellas de tequilas. Y finalmente antes de acabar el periplo de la parte más sureña de esta larguísima península de casi 1.700 km y antes de regresar a La Paz, me fui a ver y hacer snorkel en la playa del Arbolito

que es de la que Jacques Cousteau dijo que era el acuario del mundo. Como es imposible dejar en entredicho a Cousteau, prefiero pensar que decididamente no tuve suerte. Hacia bastante viento y había olas, el fondo estaba revuelto y la visibilidad muy escasa. Vi unos pocos de grupos de peces de bastante colorido, pero poco más.

Desde La Ribera hay un trozo pavimentado, pero cuando se interna en la zona de la reserva de Cabo Pulmo, es de terracería o pista. Total, ida y vuelta 60 km de ellos la mitad de pista.

Ya he embarcado y desde el Ferry os escribo. Todo ha salido bien. Me ha costado 6.280 pesos es decir unos 360 USD que ya es otra cosa. El barco deja mucho que desear...pero no hay otro caso de querer cruzar con una AC de 7 metros. No hay más remedio que esto o hacer 3.000 km por tierra. Los de Baja Ferries admiten hasta los 6 metros de largo.

Resumiendo, mis escasas vivencias en la península de la California mexicana, no encuentro grandes diferencias entre el estado del norte, llamado Baja California y el del sur, llamado Baja California Sur. Los denominadores comunes son el paisaje, muy desértico con millones de cactus y las excelentes playas. Muy buenas playas para disfrutarlas cuando la carretera te lleva por la costa y que desgraciadamente son muy pocos kilómetros.

De todo lo visto, yo me quedo con Guerrero Negro y el avistamiento de ballenas desde diciembre hasta fines de marzo, así como las playas de Mulegé y la zona de la ciudad de La Paz. Da la coincidencia, a pesar de la similitud entre los dos estados, que estos lugares que yo destaco están los tres en el estado del Sur. En esta zona puedes pernoctar donde quieras, siempre que no esté prohibido aparcar. Puede ser una población, una playa o al borde la carretera, si lo deseas. Las Pemex, que son gasolineras, son recomendables. Las tiendas Oxxo también. Pregunté varias veces a la Policía Municipal y ellos mismos te recomiendan donde es más seguro quedarse, pero no se siente que haya ninguna prohibición excepto en alguna reserva natural. Por último, decir que, a pesar de estar solo a finales de marzo, las temperaturas ya rondan a mediodía los 30/32° grados, aunque afortunadamente desde el atardecer las temperaturas caen hasta los 12/14°. Según casi todo el mundo, desde julio a septiembre fácilmente se alcanzan los 45 graditos.

De antemano, decir como ya han comentado José Luis y Nandu que efectivamente en Mazatlán, Sinaloa coincidimos los tres que sabíamos que estábamos cerca. Es bien cierto, como dice Nandu, que el mundo puede ser un pañuelo. A mí me gusta añadir que una habitación también puede ser un mundo, jeje.

Paso a daros algunos detalles que quién sabe si os pueden ser útiles en algún momento. Como es bien sabido que cuando se habla de México, lo primero que se piensa es en la seguridad, quizás ahora venga bien daros mi opinión al respecto. Las noticias terroríficas que se oyen sobre México tienen que ver básicamente con las guerras que mantienen los diferentes grupos de narcos, en diversas ciudades, por el control de la venta de drogas. Hay unas estadísticas para este pasado 2017 sobre las 50 ciudades más peligrosas del mundo. Se basan en cuántos asesinatos han sido cometidos cada año por cada 100.000 habitantes en esas ciudades y esos asesinatos, en el caso de México, en su inmensa mayoría son perpetrados por esos clanes. México sale muy mal parado en esta clasificación figurando Los Cabos como la ciudad más peligrosa del mundo, después Acapulco (3), Tijuana (5), La Paz (6), Victoria (8) Culiacán (12) Juárez (20), Chihuahua (29), Obregón, Tepic, Reynosa y Mazatlán, más atrás. He estado en varias de ellas y después leí ese artículo y me quedé muy sorprendido. Los Cabos

y La Paz son ciudades eminentemente turísticas, repletas de canadienses y estadounidenses que de tener claro esa malísima impresión seguro que las boicotearían con cancelaciones de visitas. Habiendo dado esos datos, pareciese que en las ciudades mexicanas se viviese con la sensación de que en cualquier momento te podrías ver involucrado en una balacera y no es así. Hemos hablado sobre ese supuesto con otros viajeros y coincidimos en que no es así. También con policías federales y municipales y nos dicen que la inmensa mayoría de eso asesinatos son ajustes de cuentas entre ellos. Un tiro en la nuca y para el siguiente. Seguro que ha habido alguna balacera donde algún pobre inocente ha muerto por una bala perdida pero este hecho, aun siendo muy duro, no debería llevarnos a pensar que esto es un verdadero infierno. porque no lo es. ¿Consejos útiles?: los que todos sabemos, pero viene bien recordarlos. Como siempre, evitar conducir por las noches, no meterse en andurriales sospechosos, no dar muchas explicaciones a tu viaje en lugares inadecuados y en suma, usar el sentido común para disminuir cualquier riesgo.

El mexicano por definición es agradable, educado, servicial y gente muy simpática que te contagia rápidamente con su acento y sus ándele, órele, ahorita mismo, purito y mero...entre tantísimos otros.

Antes de pasar a dar alguna indicación de la ruta seguida, decir que las autoridades dedicadas a regular el tráfico no encuentran otra forma de reducir la velocidad que poner topes, muertos, o como dicen en Bali, policías durmiendo. En todas las carreteras y atención: incluidas carreteras de cuota, que deberían de ser autopistas pero que en general no lo son. Yo me tragué dos y uno de ellos, colosal en el tramo entre Durango y Zacatecas. El problema no es el tope en sí sino lo corto y lo alto que los hacen además de la poca indicación. El susto es de campeonato.

Hay algo también que llama la atención y que puede acarrear algún susto. Hay carreteras, que originariamente se hicieron con una vía de ida y otra de vuelta y sus correspondientes arcenes. Hasta ahí bien, pero otra vez, algún responsable de tráfico ha decidido usarlas como si fuesen dos más dos. Indican que te pegues al extremo de la derecha para facilitar que te rebasen los que vayan más rápidos. Cuando lo haces, el que te rebasa a veces se despega lo bastante y no hay más problemas y otras no quieren pisar la raya continua con lo que tú en realidad que estás yendo por el arcén, te puedes encontrar con que a 30 cm puedes tener el fin del asfalto, un bordillo o un rail protector. Está indicado que no se rebase con raya continua, pero hacen poco caso. Es evidente que no son carreteras para cuatro carriles.

En otro orden de cosas, decir que rellenar la bombona de gas propano es lo habitual en todas las casas y en cualquier lugar, básicamente en las entradas y salidas de las ciudades y pueblos, hay gaserías que es como se les conoce. El diésel se consigue a 18,90 pesos ó 0.85 euro.

iOverlander da una información bastante precisa sobre estos proveedores. La ruta trazada entre Mazatlán y San Miguel de Allende, he seguido caminos más bien trillados con alguna excepción. Doy alguna reseña sobre lugares visitados. Mazatlán es una ciudad bastante grande que mantiene unas playas kilométricas y conserva un interesante centro colonial, como casi todas las ciudades mexicanas. Coincidimos aquí las tres AC en el RV Park Maravilla que está justo en una inmensa playa y es lo mejor que se puede decir de él. El RV Park en sí, muy flojito.

A sólo 40 km de Mazatlán está El Quelite, un pueblecito muy recomendable para ver, con casas muy coloridas y un ambiente divertido. Camino de Durango, una pernocta en Copala, pueblo minero con actividad casi nula en cuanto a extracción. Los dos días siguientes en Durango en compañía de José Luis y Ana, pernoctando en el parking de La Ferrería, zona arqueológica. Mal

conservado, no queda casi nada en pie. Por las mañanas visita al centro colonial de Durango, quizás mejor que el de Mazatlán.

La siguiente visita fue a Zacatecas, que sí es de obligada visita. Muchos sitios para ver en un ambiente muy activo. La catedral, San Agustín, el Palacio del Congreso, la sorprendente visita a la mina del Edén con excelente explicación por parte de los guías. Esta mina está situada justo a la salida del RV Park Hotel Baruk Teleférico que es donde nuevamente coincidimos las tres AC. El teleférico a La Bufa está cerrado, hace ya casi un año...porque según el taxista, las piezas las deben de traer de Suiza..o de Austria. El sentido del humor hay que mantenerlo siempre. Al mirador de la Bufa es mejor ir con taxi. Es muy barato.

De Zacatecas a San Luis Potosí y aquí, como pensaba estar poco tiempo, decidí coger un autobús turístico. Explicación muy detallada de la guía y precio increíble por una hora de duración. Sólo 50 pesos. Se cambia cada euro a 22 pesos. Salen de la Plaza de Armas junto a la catedral. Seguí ruta por las dos siguientes ciudades, León y Aguascalientes y aunque las atravesé las dos incluyendo el centro, no me llamaron la atención. En San Luis dormí en el Walmart Torres Landa recomendado por la Policía Municipal.

La siguiente etapa fue a la cercana Guanajuato. Otra como Zacatecas: un deber visitarla. Maravilloso colorido. Una ciudad minera con una estructura dificilísima y que está perforada con 36 túneles en un centro relativamente pequeño. La Basílica, el Teatro Juárez, unas magníficas estatuas del Quijote y Sancho en la plaza Allende, el funicular al mirador con la estatua del Pípila, el estrechísimo Callejón del Beso con no más de un metro de anchura y con una afamada leyenda, la Alhóndiga de Granaditas, El Mercado Hidalgo con una grandiosa puerta de entrada y adjunto, el mercado Gaviria con más de 100 puestos de comidas que ofrecen un menú corrido por solo 40/50 pesitos.

Muchísimos rincones para perderse en esta increíble y única ciudad. Un consejo: dejar la AC antes de la llegada a Guanajuato. No importa que el camping esté a 4 o 6 km. Se toman taxis que son baratísimos y se evita la subida a ese Morril Rv Park. Calles tortuosas, pendientes de hasta un 15% de subida sobre piedra resbaladiza y en curva, hacen que los embragues patinen y que los nervios del momento puedan gastar malas pasadas. Tanto Zacatecas como Guanajuato y mi siguiente visita a San Miguel de Allende han sido declaradas ciudades Patrimonio de la Humanidad, de la Unesco y que por tanto, reciben importantes subvenciones económicas para preservar estos patrimonios, tanto culturales como naturales y en general debido a esos ingresos, la calidad de la conservación es muy alta.

¿Qué decir de San Miguel? Se queda uno extasiado andando y andando por tantísimos bellos rincones. Es una ciudad donde un importante número de expatriados decidió venirse a residir aquí, además de muchos nacionales que cambiaron su residencia de origen debido a la belleza original de la ciudad y su magnífico clima seco. También, claro está, hay razones económicas Ellos han colaborado a la diversidad de la ciudad abriendo multitud de hoteles boutique, restaurantes de mucho nivel, museos de todo tipo, galerías de arte. Hay una indisimulada competencia por conseguir los patios más atractivos adornados con ánforas, macetones increíbles, enormes lámparas, bancos de madera, de hierro, de piedra, fuentes, plantas... En San Miguel hay una gran producción de artesanías en papel maché, lanas, latón, hierros forjados, tallas de madera, de piedra, vidrio y mucha orfebrería, tanto la tradicional como la de vanguardia.

Además de esas aportaciones recientes, entre las de siempre, hay que ver la Parroquia de San

Miguel, el Jardín Principal, el barrio del Chorro, el Palacio Allende, la Casa del inquisidor, el Templo San Francisco, el Convento de Santo Domingo, el enorme mercado de artesanías, el mercado de abastos. Ya os contaré algunas cosas más sobre mi próxima ruta hacia Querétaro, Morelia, Pátzcuaro, Toluca, Taxco, Cuernavaca, Puebla, Oaxaca... Varias de ellas también son ciudades Patrimonio de la Humanidad.

Cuando salí de San Miguel para dirigirme a Querétaro, como a la ida era tarde y ya estaba cerrado, volví a Atotonilco para ver el Santuario. Valió la pena. Este santuario, como la gran mayoría de iglesias y templos de México, es de estilo barroco, pero con aportaciones indígenas. Este es del siglo XVIII. Por muchos, es considerado como la Capilla Sixtina mexicana.

Siguiente escala en Santiago de Querétaro donde lo más sobresaliente es el acueducto, símbolo de la ciudad. Fue financiado por el mecenas español Marqués de Villar del Águila. Ni Querétaro ni posteriormente Toluca, me parecieron muy interesantes.

Pero otra cosa bien diferente es la ciudad de Morelia, además del Nevado de Toluca en otro contexto. La ciudad de Morelia, la patria de Morelos, uno de los insurgentes más influyentes en la Independencia de México, es para quedarse como mínimo dos días, aunque da para más. Yo me quedé tres y la verdad es que los disfruté. A la espera de poder opinar sobre Puebla y Oaxaca, en cuanto a ciudades, Morelia como mínimo, al nivel de Zacatecas, Guanajuato y San Miguel. El centro histórico, es más compacto que el de esas ciudades. Edificios significativos uno detrás del otro y con un nivel de mantenimiento muy alto. Verdaderamente es una joya de ciudad, diría que Morelia es la gran sorpresa.

Para pernotar es recomendable hacerlo en los estacionamientos privados. Me quedé en el de San Jerónimo. Ya sabéis que guardo todas las coordenadas de las pernoctas, aunque no las tengo digitalizadas ni las publico por considerarlo repetitivo. Lo haré cuando se acabe el viaje que tendré más tiempo, pero por supuesto, para alguna en concreto que requiera algún forero, la paso.

Salida para Pátzcuaro y a los 500 metros de comenzar la jornada, me metí en una dirección prohibida. Domingo y temprano, no había casi circulación. El motorista que me paró, muy educado, me dijo acerca de mi infracción y de sopetón me informó de que se quedaba con mi licencia y que me la devolverían el día que pagase la multa. Nada nuevo para un casi balinés de adopción. Dígame qué le debo y se lo pago ahora mismo. Me contestó: un momento que le traigo el reglamento. Me trajo unas fotocopias de colores encuadernadas, me eché a reír y le dije, ¿qué hago yo con esto? Y directamente me soltó: ¡pues meta lo que Vd. piense dentro del reglamento! Doscientos pesitos metí en el reglamento.

No es cuestión de colaborar con la corrupción, pero la idea de quedarme más tiempo para ir a una Jefatura, no me seducía mucho, o sea que confieso que pequé.

Pátzcuaro es un pueblo muy bonito. Encuadrado en la calificación de Pueblos Mágicos. Está sobre el lago del mismo nombre. Las autoridades locales han conseguido que todo el mundo pinte los zócalos del mismo color y a la misma altura. Son ordenanzas municipales y de obligado cumplimiento. El zócalo es de color terracota, de ahí para arriba es blanco y las tejas, son en todas las casas las mismas. Una iniciativa así creo que sería muy exitosa en cualquiera de los bonitos pueblos que tenemos por allá.

Le di la vuelta al lago, que son unos 80 km y esto ya me pareció menos interesante. En las inmediaciones de Toluca se puede acceder al Nevado de Toluca, 4.680 metros de altura, que sí vale la pena visitarlo, entre otras cosas por retomar un poco el contacto con un clima más

frío. Pernocté en un camping regional con un fresquito que necesitaba, porque las temperaturas empiezan a apretar, a pesar de que la altitud media de la altiplanicie está entre los 2.000 y los 2.600 metros. Esta altitud constante condiciona mucho el clima en este país porque sin ella, la cosa no se llevaría muy bien. La latitud de gran parte del país es tropical.

Esa jornada, por la noche temperatura descendió hasta los 5 grados. Al día siguiente, ante las buenas indicaciones de la persona que cuidaba el sitio, me decidí a subir con la AC. Es una pista, pero sin dificultad alguna. Los dos últimos kilómetros hay bastante piedra, pero se llega bien con la AC hasta los 4.025 metros y una vez estacionada, subí a pie hasta los 4.245 metros según marcaba mi altímetro. Bonita vista de los lagos que están en el fondo del cráter del Nevado, Lago del Sol y el de la Luna, en verdad dos lagunas. Creo que noté un poco de soroche, pero nada serio. Diez minutos descansando haciendo fotos y para abajo.

En el descenso hacia Taxco, muchos pueblecitos a 3.500 metros de altitud con un paisaje casi alpino. La carretera muy flojita con cientos de topes. Por más atención que se ponga, muchísimos de ellos sin pinturas y sin señales, alguno se pasa más deprisa de lo aconsejable. Seísmo dentro de la AC.

Ya en Taxco, pernocto en casa de unos buenos amigos. Las inmediaciones de Taxco son para tener cuidado. Carretera tortuosa. Taxco, otro pueblo mágico, es muy especial. Difícil ver una localidad de más de 100.000 habitantes con tantas y tan pronunciadas cuestas. Si a Guanajuato no se debe subir con una AC, lo de Taxco, sería ya demencial. Con piso mojado, todo es piedra lisa, sería equivalente a llevar la AC al taller de chapa al día siguiente. Imposible. Hay que buscar algún aparcamiento cerca de la carretera general.

De Taxco, quedarse con la Iglesia de Santa Prisca y la Plaza Borda, también el intrincado mercado, además de la mayoría de calles y rincones. Hay que moverse con taxis porque los desniveles son para asustar. Un taxi, por el centro, todos ellos Volkswagen "escarabajos", son solo 22 pesos. Un regalo.

Recomendación muy especial para la Pozolería de la Tía Calla. Todos los días pozole blanco. En determinados días, pozole verde y los sábados, pozole rojo. Por supuesto, la colección de los platillos mexicanos, no falta. Precios muy moderados.

Tengo ya decidida la ruta alrededor del Popocatepetl- Por allí, seguro que calor no hará. Ya os contaré.

La ruta a través de los monasterios no fue posible. La cercanía a la Ciudad de México hizo que las carreteras estuviesen completamente colapsadas al ser fin de semana. Muchísima gente Antes de comenzar la ruta prevista de estos monasterios y conventos y ya cerca de Cuernavaca, hice una visita que no tenía prevista y fui a ver la zona arqueológica de Xochicalco. La zona está bastante bien conservada y es enorme. Solo una sala está cerrada ya que está en rehabilitación como consecuencia del último terremoto de septiembre de 2017. Primer museo ecológico del mundo en el que se transforman los rayos solares en células fotovoltaicas para conseguir electricidad y las aguas negras se depuran y son utilizadas para el riego de los jardines. Tiene un museo que contiene muchas deidades prehispánicas de cerámica y la escultura está muy presente en esa colección.

Me acuerdo ahora de decir que las entradas a los museos en México son realmente muy baratas. En este caso 70 pesos, es decir solo algo más de 3 €.

Me dirigí al primer monasterio de los que pensaba visitar sito en Oaxtepec. Llegué bien hasta el centro, pero no había forma de aparcar para subir al convento de Santo Domingo, o sea que preferí marcharme.

La siguiente etapa hubiera sido Tepoztlán y hasta allí llegué, pero no me detuve. Había un tapón de más de 5 km, o sea que cuando pude, seguí hasta Cuernavaca, la capital del estado de Morelos. Podría haberme quedado en la zona hasta el lunes pero después de sopesarlo, decidí continuar.

Siempre había conocido a esta ciudad como la de la eterna primavera. Son muchas las que se disputan ese título. Para mí, mucho calor para hablar de primaveras. Difícil el encontrar estacionamiento. No es una ciudad cómoda para circular con una AC.

Supe que el término no tiene nada que ver, ni con cuernos ni con vacas. Procede del término Cuauhnáhuac que se transformó finalmente en Cuernavaca debido a una eufonía del español. Solo visité el Palacio Cortés, la Catedral y el Zócalo que estaba tremendamente animado. Es realmente sorprendente el buen uso que se da a la mayoría de los zócalos mexicanos. Siempre muy concurridos, muy vitales y coloridos, se transforman siempre en el eje de la ciudad. Multitud de puestos callejeros, vendedores de globos, de artesanías de chucherías, de juguetes, concentración de mariachis a la espera de encontrar patrón para la celebración de un cumpleaños, una celebración o una borrachera.

Como casi siempre, un Zócalo está junto a una Catedral, y los principales edificios gubernamentales también y esta coincidencia hace que sea un deber visitar los zócalos. Son divertidos. Tanto religión como gobierno sabían bien donde ubicarse.

Rumbo a Puebla, que ya es una tremenda ciudad con un área metropolitana de más de dos millones y medio de habitantes. Sorprende el magnífico y reticular trazado tanto más si se piensa que la ciudad se fundó en 1531. Todas las calles del centro histórico tienen una considerable anchura. Además, solo dejan aparcar a los comerciantes de la zona y a los vecinos por lo que la proliferación de garajes es sorprendente. Como consecuencia de esas disposiciones, circular por Puebla es fácil. Es raro una cuadra que no tenga un negocio o dos dedicados al estacionamiento.

Oficialmente es la Heroica Puebla de Zaragoza en honor del general Zaragoza que la defendió con éxito en una batalla, no contra fuerzas española sino contra los franceses. Sorprendente saber que escaló hasta ser Generalísimo de los ejércitos mexicanos a la edad de 32 años y murió con solo 33.

El centro histórico conserva aún abundante arquitectura colonial con multitud de edificios, iglesias y palacios de estilo barroco, renacentista y neoclásico. Las cúpulas multicolores de cerámica le dan un aspecto inconfundible a esta bonita ciudad. De todos estos edificios, el más relevante es la catedral, la más grande de Latinoamérica de estilo neoclásico en su mayoría. El Zócalo, para no variar, es el centro religioso y cultural de la ciudad. Todo el Zócalo está lleno de frondosos árboles y eso de destacar en un país donde árboles grandes es muy difícil verlos. Fuera de algunos zócalos en las ciudades, puedes hacer 50 km y no ver ni uno solo. Además de la catedral, merece la pena ver la iglesia de San Francisco y la de Santo Domingo. No se debe olvidar de visitar el Parián y el Barrio de Analco, mercado de arte con muchas galerías de arte, puestos e incluso muchos manteros. También destacar la profusión de tiendas y almacenes que venden cerámica de Talavera de claro origen hispano. La gastronomía es muy relevante. A destacar de entre muchos, los chiles en nogada, las chalupas y sobre todo el mole poblano, un delicioso plato de pollo con una salsa mezcla de chocolate y especias.

La carretera desde Puebla a Oaxaca es muy insulsa. Son 340 km por una carretera de cuota que no está desdoblada, sino que es una carretera con un solo carril en cada dirección. El aparcamiento elegido a la llegada, fue uno de la Calle Independencia sugerido por un overlander. Aún no sé cómo escapé sin rozar en los muros. Estrechísimo y muy bajo además de una rampita que acercó más la antena al arco de entrada. Ya estaba viendo lo justo que iba a ser, pero detrás de mí ya había más de 30 coches y me decidí a no dar la nota. Milagroso fue porque por ambos lados no creo que sobrasen más de 5 cm y por arriba, por el estilo. "Nunca máis" lo vuelvo a hacer.

Oaxaca es otra de las joyas entre las ciudades con importante centro colonial; es muy elegante y sobria en sus edificios. El exconvento de Santo Domingo es la joya de la ciudad que, en este caso, no es la catedral. Hay varios museos, el Textil, el Filatélico, el exconvento de San Pablo convertido en museo de cerámica producida en los pueblos limítrofes. Todos bien. La gastronomía es muy variada y tentadora. Se comen y se consideran como manjares muchos insectos. Hay que probar el queso de Oaxaca que aquí se denomina Quesillo. Las memelitas, especies de tortillas grandes rellenas de cualquier elección. Y lo moles oaxaqueños, muy variados; el negro, coloradito, amarillo, verde, chichilo, almendrado, todos ellos diferentes, no solo en el color sino en los ingredientes utilizados. Casi todos los platillos, son producto de la fusión de la cocina indígena y la colonial. En bebidas alcohólicas, el mezcal es una bebida hecha de forma artesanal en muchos municipios de Oaxaca. Es parecido al tequila, aunque difiere en el tipo de agave que se utiliza. En el mezcal de Oaxaca se hace de la cocción del tallo y la base de las hojas de algunas variedades de maguey o agave. Además, el tequila es una denominación de origen, básicamente producto de Jalisco y algún estado limítrofe mientras que el mexcal acepta otros tipos de agave. En México es popular el dicho: de nombre, Tequila y de apellidos, Mezcal.

En este estado de Oaxaca, la combinación de la comida tradicional y el mexcal es un rito... casi sagrado. Muy importante visitar los mercados del 20 de noviembre y también el de Abastos. En los dos se podrá escoger entre la cantidad de puestecitos, que aquí se llaman fondas ante una competencia enorme de empleadas llamando la atención para tratar de meter en sus fondas a los visitantes. De verdad, visitar México y no entrar en sus mercados, casi equivale a no visitar México.

Bien, a partir de ahora, en la ruta hacia Guatemala ya no quedan grandes ciudades coloniales, aunque si muchos otros lugares de interés y, por tanto, ya me atrevo a dar mi particular ranking de las ciudades coloniales preferidas. Este es: en primer lugar, Morelia, seguida de San Miguel de Allende, luego Zacatecas, Guanajuato, Oaxaca, San Luis Potosí y Puebla.

Mañana comienzo a desplazarme en dirección sureste, camino de Guatemala que ya está a solo unos 700 km de distancia.

Acabo con mi relato sobre mis últimos kilómetros en México. En las inmediaciones de Oaxaca se encuentra la zona arqueológica de Monte Albán. Es un lugar majestuoso desde donde se divisa la ciudad. Fue fundada en el siglo V a. C. capital, primero de los zapotecos y después de los mixtecos. Las dos civilizaciones desaparecieron sobre el siglo VIII d.C. sin que se sepa a ciencia cierta las causas. La totalidad de edificios están muy concentrados alrededor de la enorme plaza. También muy cerca de la capital oaxaqueña está el pequeño pueblo del Tule, famoso por albergar, al que se dice, con catorce metros es el árbol con mayor diámetro de todo el planeta. También el de mayor volumen. Es un ahuehuete y dicen que tiene una edad de alrededor de 2.000 años. Fue una empresa española la que certificó el buen estado del árbol ante noticias

más catastrofistas que anunciaban que en 50 años ya habría muerto debido a la polución. Al parecer, aún goza de buena salud.

Mitla es otra zona arqueológica, pero de menos interés que Monte Albán. De hecho, de no ser porque pernocté allí, justo en la plaza principal, me lo hubiese saltado porque no tiene mucho interés excepto que uno fuese arqueólogo. En la zona, hay una población llamada Matatlán que te recibe con una tremenda pancarta, que indica que es la capital Mundial del Mezcal. Asistí a unas lecciones de cómo se elabora y compré unas botellas para mí y regalos para los amigos. Me atendieron muy bien y la fábrica se llama "El Famoso" por si queréis probar.

El siguiente paso fue ir a ver el lugar llamado Hierve el Agua, que no es que haya aguas hirviendo, pero hay unas formas calcáreas que con imaginación se podría pensar que el agua está cayendo. Es como una cascada pétrea de color blanco. Lo más cercano a hervir es junto a las piletas donde hay un manantial del que brota agua sulfúrica, pero no hierve. En esta zona la carretera está muy deficiente. Topes por centenares. Una exageración. En esta ocasión me quedé a dormir en otra Pemex que han resultado unos lugares muy oportunos para pernoctar. No me he encontrado en ninguna de estas estaciones de servicios donde me hayan dicho que no podían acogerme. Tienen la ventaja de tener unos baños y casi siempre incorporan una pequeña tienda que a veces te puede sacar de un olvido.

A partir de aquí la carretera baja hasta el nivel del mar y siendo como es una zona absolutamente tropical, entre los 15° y los 20° de latitud norte, el calor es de cuidado. La temperatura llega con facilidad a los 40°. Entro en el estado de Chiapas.

En el Istmo, hay tres ciudades muy cercanas, Salina Cruz, Tehuantepec y Juchitán. Las tres mediocres y sólo salvo a la zona de las playas. Extensísimas y como hay una barrera protectora natural no hay caminos para llegar a la orilla, al menos caminos visibles. Los 10 minutos hasta la orilla y los de vuelta se hacen interminables bajo el implacable sol. Me quedé a dormir en el aparcamiento de un motel, o sea que estuve entretenido con las continuas visitas. Me llamó la atención la ciudad de Juchitán de Zaragoza. Pensé que era una zona que estaba en franco desarrollo porque todas las calles estaban con montones de arena, grava, ladrillos hasta el punto de que en muchas de ellas era complicado poder pasar. Cuando llegué a la plaza principal donde está el ayuntamiento, supe la razón de tantas obras. El 10 de septiembre de 2017 hubo un tremendo terremoto que causó 90 muertos, entre la ciudad y sus alrededores. No era una zona habitual de terremotos.

Visita y pernocta a Puerto Arista, con más calor si cabe. Otra playa kilométrica y la sensación de que aquello estaba de capa caída. Me dijeron que los bañistas solo acuden los fines de semana, diciembre y Semana Santa. Allí se pescan muchas lisas con el sistema de tirar las redes en las orillas. Nada que ver con las lisas mediterráneas que muchas saben a petróleo.

Esta parte de México, la que lleva hasta la frontera con Guatemala ha sido quizás la más insulsa con pocos puntos de verdadero interés.

Chiapas presenta una diferencia climática con Oaxaca. Se empiezan a ver árboles más frondosos, muchos de ellos mangos, que proyectan una agradable sombra y de vez en cuando hay algún arroyo que lleva un poquito de agua.

No recuerdo de haber visto en todo el territorio mexicano que he hecho, una corriente de agua que se le pudiese llamar río las habrá pero las bellezas de México no están desde luego en los paisajes sino en las ciudades, pueblos, algunas costas y por supuesto, el encanto de su gente.

Llegué anoche a Tapachula, a solo 20 km de la frontera. Haré alguna compra y probablemente hoy mismo entre al país vecino.

GUATEMALA

Un poco sobre mi corta estancia en Guatemala, que casi podríamos llamar Guatepeor. Ya crucé a Cuauhtemalan, que es la palabra original, de origen nauatl para Guatemala. Su significado es "lugar de muchos árboles" Ciudad Hidalgo por la parte mexicana y Tecún Umán por la guatemalteca son las dos ciudades limítrofes.

La importación temporal para la AC expira a los 180 días y el visado para el viajero a los 90 días, renovables con el correspondiente permiso de prórroga. Hay que pagar 60 quetzales por el vehículo y 37 por persona. Se puede salir y entrar en Guatemala sin tener que volver a sacar el permiso de impotación temporal. Si la salida es definitiva y cancelamos, durante tres meses no se puede reingresar con el mismo vehículo.

En el capítulo de tarjeta SIM, saqué una con la compañía Claro, que tiene muy buena cobertura y que además pude usar en el Salvador cuando crucé la frontera. Precios razonables y nada que ver con el abuso del TelCel en México.

Del seguro del coche, ni se sabe a quién preguntar. En la auto aseguradora El Roble, de Quetzaltenango me dijeron que lo iban a mirar. No contestaron en dos días y como a los cinco ya iba a estar fuera, pues me dediqué a conducir con la mayor precaución posible. Se había hecho tarde en el cruce de fronteras y me quedé a dormir en una gasolinera en la pequeña localidad de Coatepeque. Me pidieron 30 quetzales. Un USD se cambia a 7.50 Q.

El inicio de viaje al día siguiente no fue bueno puesto que después de conducir 50 km, se había formado una larguísima cola debido a unas protestas de los maestros que habían cerrado la carretera y decidí dar la vuelta porque ya habían anunciado de que no se abriría hasta entrada la noche. La alternativa era una carretera difícil, con subidas empinadísimas y otra vez los topes. Incluso en momentos que la carretera se inclinaba hasta, yo diría que hasta un 20%, seguía habiendo topes. Fue un mal presagio que desgraciadamente se confirmó a través de todos los kilómetros hechos por estas tierras. Topes, baches, hoyos, nula señalización, trazado por medio de pueblos y ciudades, en fin, no es una conducción agradable ni recomendable. Otra cosa es que aun siendo así se visite porque tiene lugares únicos. En esta etapa hice 190 km en unas siete, quizás ocho horas de conducción.

Por la noche me pude quedar en un sitio recomendado por ioverlander.com en el pueblo de Zunil y que en concreto se trataba del Hotel Las Cumbres. Una cosa insólita. Es un pequeño hotel con un parking extenso, aunque inclinado. Tienen ocho saunas independientes para ser usadas cada una de las saunas por una o hasta cuatro personas. El vapor procede del subsuelo de la montaña y se regula el calor poniendo una prensa de piedra que tapa más o menos la salida del vapor dentro de la misma sauna. Primitivo pero muy efectivo. Cobran 100 Q que incluye el estacionamiento, la sauna es por tiempo ilimitado y el desayuno. Extremadamente limpias las instalaciones.

A solo 15 km de Zunil hay unas fuentes termales, llamadas Aguas Georginas con un ambiente familiar y que valió la pena su visita. La carretera es sumamente estrecha y sorprende ver cómo cultivan en alturas superiores a los 2.500 metros con tal inclinación en las huertas, que solo de verlos, ya cansa.

La siguiente visita fue a Quetzaltenango. Es una ciudad bastante grande y que a mí no me pareció nada interesante a pesar de darle unas pocas de vueltas. Es el reino de los autobuseros y camioneteros que tienen por ley, la de la selva.

Decido dirigirme a uno de los sitios más renombrados, Lago Atitlán que junto con Antigua y Tikal son los sitios-estrellas del país. El GPS me gastó una mala pasada puesto que me indicó una carretera que seguro era más corta, pero resultó intransitable. El tramo a seguir era desde Quetzaltenango a Panajachel ya en el lago Atitlán. Hubo hasta suspense porque me quedé clavado en una curva cerradísima y no había forma de avanzar, porque el agua había hecho unos tremendos surcos. A la izquierda, el barranco. Muy afortunadamente apareció un todo terreno que después de varios intentos me sacó de la curva. ¡Infinitamente agradecido Daniel! Este mismo atajo me llevó hasta un pueblo llamado Sololá que es verdaderamente atractivo, eso sí, siguiendo siempre el diseño de cuestas y más cuestas. El amigo José Luis me había pasado una dirección que resultó ser muy conveniente: hotel Tzanjuyu. Las coordenadas vienen en el ioverlander. Aparcamiento con césped frente al lago y con los volcanes enfrente. Estuve yo solo. No es económico para lo que se estila en Centroamérica porque cobran 135 Q. Una gema de la belle epoque. Me quedé sólo dos noches debido a la premura con que viajaba ya hacía tiempo que tenía reservado plaza de avión para ir a Belice. Al día siguiente, excursión en lancha por el lago Atitlán. Visita a los pueblos de San Juan, San Pedro y Santiago que no tienen mucho que ofrecer. El tiempo era brumoso o sea que fotos, pocas.

Antigua Guatemala sí que es una joya que ya conocía y tal como me ocurrió esa vez, me ha vuelto a ocurrir ahora. Sólo un día y medio de estancia lo cual es claramente insuficiente. Esta ciudad fue en un principio la capital del país, pero pronto quedó sepultada por unas inundaciones. Fue reconstruida y nuevos terremotos la dañaron hasta que se decidió trasladar la capital a la actual posición de Guatemala City. Hay montones de cosas para ver. Me quedo con las iglesias de San Francisco, San Pedro, La Merced, Los Remedios, el Arco de Santa Catalina, El Palacio de los Capitanes y el cerro de la Cruz en las inmediaciones y desde donde se puede apreciar bien la disposición de la ciudad encajonada por los volcanes del Fuego y el del Agua. Estuve meditando el dejar la AC en Antigua e ir con bus al aeropuerto de San Salvador que es desde donde yo tenía la salida para Belice, pero el temor a que me tocase un conductor de autobuses, a la ida o a la vuelta, como los que ya había visto, me hizo decidir por seguir el camino tal y como tenía previsto, a pesar de quedarme con las ganas de haber extendido mi estancia en Antigua. Los conductores cobran por viaje dado, por tanto, como decíamos en el cole: m*****n el último. Con la gente aun bajando, ya están arrancando.

Bueno, esto es lo que me ha dado de sí mi paso por Guatemala, muy corto, pero mandaron las circunstancias. En un rato, os adjunto algunas fotos

EL SALVADOR

La llegada a la frontera con El Salvador me pintó mejor que la de Guatemala a pesar de que las instalaciones son muy precarias. Tanto la importación temporal del vehículo como la entrada del viajero es gratis. La amabilidad de policías y funcionarios es algo que yo no recuerdo haber visto en ninguna otra frontera. La moneda nacional salvadoreña es el dólar USA. El diésel es barato ya que el galón cuesta 3.17 USD. es decir 0.71 euro/litro. Es un país pequeño de una extensión similar a la suma de las provincias españolas de Sevilla y Málaga. La entrada a El Salvador, por Ahuechapán. ¡¡No hay topes!! Se había hecho de noche y decidí terminar la etapa. Me quedé en el parking del hotel El Parador. No tenía tiempo y además ya tenía decidido no visitar la capital, San Salvador. A juzgar por las apariencias a mi paso con la AC, parece que se ha

modernizado bastante desde que yo estuve en 1993, recién terminada la guerra civil. Los primeros kilómetros después de la entrada al país, me sorprendieron, además de la ausencia de túmulos, porque también era una carretera bastante ancha. No todo lo bien conservada que se debe, pero eso sí, a partir de Lourdes, se convierte en una muy buena autovía, libre de cuotas y así hasta llegar al aeropuerto de San Salvador, que está 40 km ya pasada la capital y que es donde ya tenía pensado estacionar la AC durante cuatro días. Lugar tranquilo, muy barato solo 4 USD por todo el día. La terminal está a sólo 200 metros y allí se dispone de un Wifi rápido y si se necesita, se pueden usar los baños de un buen aeropuerto. Vigilancia contínua durante las 24 horas. Además, hay un pequeño centro comercial con cajeros automáticos donde el dinero lógicamente se retira en USD, además de farmacia, restaurantes, diversas tiendas y también un grifo con agua potente en el jardín, al acabar el centro comercial. Lo he dado de alta en el loverlander.com porque vale la pena. La opción de la moneda en USA la veo muy interesante si se piensa pasar por El Salvador, porque con la tarjeta, de crédito o de débito, se puede hacer acopio de dólares USA sin necesidad de ninguna transferencia. Tomé mi avión para la ciudad de Belice con Avianca, que tiene un hub en San Salvador y que ofrece vuelos a toda la zona, incluidos sitios interesantes como Roatán, La Ceiba o La Habana...No es mucho tema para un foro de autocaravanistas, pero doy alguna pista sobre Belice por si alguien va a Yucatán o Quintana Roo en el cercano México y se quiere adentrar.

BELICE

Ya sabéis que en inglés es Belize, de ahí que su moneda sea el BZD o Belize Dollar. El cambio está a dos BZD por un USD dólar. La creencia de que sólo se aceptan USD es errónea. Todos los precios son en moneda local y luego, como aceptan y además prefieren, la moneda norteamericana, pues se divide por dos y todos contentos. Desde el primer momento, ya en el aeropuerto se nota la displicencia caribeña. Esa falta de interés en todo y por todo. Todo se ve "vintage", quiero decir que una pasada de lejía le vendría pero que muy bien. También la pintura sería bienvenida. Es un estado de somnolencia continua que sólo se ve alterado en las noches, con música y ron. La llegada al hostal en la misma línea: puerta de entrada cerrada, nadie responde al timbre, el taxista que se quiere ir, la primera noche ya pagada y el presentir que adiós a los 90 USD de la reserva... En el último momento cuando ya me iba, pensando que había sido una estafa en toda la línea, apareció un coche con la propietaria al volante... Recomendaciones de que no salga por la noche si no es llamando a un taxi y volviendo por el mismo medio... Hice una excursión a Caye Caulker, que está a unas 25 millas de la costa. Lancha para hacer esnórquel. Vimos manatíes, tortugas y pequeños tiburones. Las aguas no estaban muy claras. Por la excursión te cobran 95 USD. El día siguiente, descanso de excursiones y visita al centro de la ciudad donde no hay nada que ver y que es donde más se aprecia la displicencia a la que me refería. El próximo tour a unas cuevas con unos cenotes dentro por la mañana y cinco tramos en tirolinas por la tarde, al precio más moderado de 75 USD. Bien en su conjunto. El cuarto y último día, al aeropuerto y llegada a San Salvador para retomar el viaje con la AC.

EL SALVADOR

Me tocó un taxista que llegó con las ventanas abiertas y con 35°. Le dije que pusiera el aire y me informó que mientras no se enfriase el habitáculo con las ventanas abiertas, el funcionamiento del aire no iba a ser muy eficiente. A los 3 km decidió cerrar las ventanas por supuesto con la misma temperatura que cuando llegó. No todo puede ser deficiente en Belice. Para mí, lo mejor, al menos en el jardín del hostal donde yo dormí las cuatro noches, es esa sensación de brisa continua, de estar en un barco, cuando llega el anochecer después de un día abrasador. Parto

desde el aeropuerto dedicado a la memoria del cardenal Oscar Arnulfo Romero hacia la costa. Me dirijo hacia el Puerto de Triunfo, pequeño puerto pesquero. Hay mucho marisco, aunque la estrella principal que son las gambas, aún están en veda. Lugar muy tranquilo por las noches. Por el día, al ser hoy domingo, había bastante gente de los alrededores. Me quedo a dormir en el parking público del malecón por 3 USD. Tienen agua para llenar el depósito junto a una fuente frente al restaurante "La Mariscada". Hay seguridad porque a 20 metros está la Policía Local y un poco más allá, la Naval. Seguí por la carretera que va paralela a la costa hasta llegar a la Playa del Espino, muy renombrada entre los locales. Debe serlo porque son interminables los kilómetros de arena. Muy buenas olas para practicar surfing, como en tantas partes del Pacifico pero nadie en la playa. Aprovecho para decir que, así como en Guatemala, en algunos lugares como Atitlán y Antigua, se ven algunas AC, en El Salvador aún no he visto ni una sola. En los pueblos se quedan absolutamente sorprendidos de ver una "casa rodante" como así las llaman. En esta playa del Espino, de la que adjuntaré una foto, la sensación de miseria es inmensa. Después de la cena decidí hacer una caminata, pero fue imposible, al menos para mí: jaurías de perros me echaban para atrás. Camino de mi próximo destino, búsqueda de sintonías en la radio para ver qué se cuece en el país. Casi todas las emisoras son religiosas tipo Radio María, que también emite por aquí, mucha salsa cubana y fútbol. No pude sintonizar ninguna con noticias. A través de una carretera muy sombreada, llena de árboles marañones, carretos, mangos y almendros monteses, llegada a la playa del Cuco, también muy afamada. Mejor nivel que la anterior. Playas arenosas extensísimas. Me quedé en la Playa de las Flores, en un parqueo junto al mar. Entre pleamar y bajamar en la playa hay una diferencia de 200 metros. Hay chiringuitos de pescados abiertos hasta las 5 de la tarde y luego, obscuridad absoluta hasta al día siguiente. El dueño de este parqueo es Vladimir, un salvadoreño que ha estudiado en Estados Unidos, de fácil y agradable conversación. Otra mañana de viaje, camino del Puerto de La Unión, con un centro atestado de gente, coches y mercancías. Había decidido pernoctar en el Parque de Bomberos y como era día de mercado el tránsito era tremendo por las calles adyacentes que tenían los parasoles hasta inundar la calzada o sea que costó mucha paciencia el poder llegar. Este parking, en el cual eres muy bienvenido, cuesta 4 USD por el día completo. Gente muy atenta. René y Ulises son dos de los responsables de estos bomberos, todos voluntarios. No ofrecen de entrada WiFi pero alegando una necesidad te acaban pasando la clave. Por último, ya que mañana pienso salir para Honduras, decir que hace unos días, estando aun por México, comentaba que había un poco de psicosis en cuanto a la seguridad de ese país. No he tenido ningún susto ni en México, ni en Guatemala ni en Belice ni en El Salvador, pero debo constatar que muchas casas tienen alambradas electrificadas sobre los muros y otras incluso además tienen personal de seguridad a la entrada de la casa. Si lo tienen es porque entienden que lo necesitan, o sea que cada cual escoja su versión. No es solo esta parte de Centroamérica, hace ya unos años, en San José, Costa Rica, país que recibe muy buenas críticas, me asombré por la visión electrificada de las alambradas en muchas casas. Veremos en unas semanas más si ha habido cambios. Por último, un tema relevante para los usuarios del Foro: las carreteras principales del El Salvador, están bastante mejor que las de Guatemala. Tanto Guatemala como El Salvador y no digamos Belice, son más caros que México.

HONDURAS

El paso desde El Salvador a Honduras es muy laborioso porque cada ventanilla está alejada de la anterior e incluso en diferentes edificios. Muchísimo trasiego y mucha gente que se ofrece para ayudarte a realizar los trámites basándose en medias verdades de lo que te va a costar la ayuda. Al final siempre hay sus más o menos porque nada es como dijeron, pero a pesar de todo, es recomendable escoger a uno, el que dé mejor feeling porque si no, estos trámites hacen

interminables. Eso sí hay que marcarlos de cerca porque imaginaos que se pierda el pasaporte o el permiso de circulación.

Aunque es de rigor el traerlo, recuerdo que desde México es imprescindible el Permiso de Conducir Internacional. Lo piden en todas partes y en algunas fronteras, fotocopias por duplicado. Es el momento de recordar que debido a la burocracia que hay en todos ellos, no viene mal el que se hagan diez o quince copias de cada uno de ellos, independiente de que haya que hacer algunas más de los permisos temporales de importación del país que se está abandonando.

Ya en Honduras, otra vez vuelta a las malas carreteras. Lo más interesante del país está en la zona del Caribe y debido a la situación de Nicaragua, no quería retrasar la entrada y salida porque la cosa podía empeorar como así fue con la matanza del 30 de mayo, en varias ciudades. Estuve barajando la posibilidad de meter la AC en un barco e incluso fui al puerto de San Lorenzo de Choluteca para ver si se podía y de paso conocer un poquito más de la zona. Se podía, pero no desde este puerto sino desde Puerto Cortés, junto a San Pedro de Sula, en el Caribe. Solo los miércoles había salida y además el vehículo había que dejarlo con un agente de aduanas dos días antes y la misma operación al llegar a Panamá, eso además de perderme la visita a Costa Rica que era uno de mis principales objetivos por lo que decidí ingresar lo antes posible en Nicaragua antes de que empeorasen las cosas.

La moneda nacional hondureña es el lempira que cotiza a 28 lempiras por Euro. La importación temporal del vehículo cuesta 35 USD y el permiso por persona, 3 USD. De seguro, ni rastro. Sea por las prisas o porque no visité lo más interesante, el país me dejó mala impresión. Estuve dos días y una noche en Valle de Ángeles. Pueblecito en la sierra o sea que no hubo calor. Solo me quedé una noche, pero se palpa que en cualquier momento podría suceder alguna gamberrada. El guardia del parking no ayudó con unas pocas de historias de asaltos y robos. A toda la gente se le ve quejosa y el "tenga cuidado" es la tarjeta de visita. Desde una frontera a otra son solo 150 kilómetros a recorrer por Honduras, aunque yo hice casi 300 porque quise pasar por Tegucigalpa. Mucho chabolismo y mucha suciedad. Embotellamientos continuos. No lo recomiendo, aunque soy consciente de que estuve muy poco tiempo, pero nada me dio buena impresión.

NICARAGUA

Para cruzar a Nicaragua, como era domingo y calculo que debido a la situación política del país había muy poca gente. El permiso de importación temporal de la AC es gratis, eso sí, de perderse el documento, la penalización es de 100 USD. Tiene vigencia por 30 días y de pasarse hay que pagar 50 USD por día. La persona paga 12 USD y la fumigación 3 USD. Se sigue sin saber si es posible hacer un seguro. Un norteamericano afincado en Nicaragua me dijo que no creía que un vehículo con matrícula extranjera se pudiera asegurar.

Las carreteras bastante buenas. Me quedé la primera noche en Condega donde celebraban las fiestas patronales. Muy buen ambiente que no revelaba lo que a partir del siguiente día me encontré en las carreteras. Había continuos paros formados por piquetes en contra del gobierno. En alguno de ellos, hasta tres horas esperando y formándose colas kilométricas. En los viajes, un componente como la suerte, la coincidencia o la mala suerte puede dar al traste con los planes o facilitarlos. Estaba cansado porque llevaba todo el día en la carretera para hacer solo 90 kilómetros y en las colas haces amigos de ruta. Dos de ellos, sabían cómo estaban los cortes porque eran camioneros y me ofrecieron que los siguiese por unos atajos. Así lo hice y

esa fue mi suerte. Cruzamos Managua ya sobre las 12 de la noche. En esa madrugada fue la que hubo tantos muertos, en la capital principalmente. Al día siguiente siguieron las protestas y los paros, pero pude llegar a San Juan del Puerto preciosa localidad con una playa fantástica. Me quedé tres días en la zona porque ya quedaron atrás los disturbios, pero no dejé de oir y preguntar.

Visité Rivas que es la ciudad donde pensaban hacer un superpuerto para el proyectado canal interoceánico que al parecer ya está olvidado. Desde Rivas hay un ferry que cruza hasta la isla de Ometepe que tiene dos volcanes casi juntos, el Concepción y el Maderas. Me quedé con la idea de que es un país con muchas posibilidades turísticas. Al contrario que en Honduras, aquí los mejores lugares están en la zona del Pacífico. Las infraestructuras viarias son buenas e incluso muy buenas.

Me acerqué a la frontera de Costa Rica porque las noticias sobre Nicaragua ya no eran buenas sino todo lo contrario. Ojalá puedan resolver el conflicto, pero desgraciadamente se ve muy mal. No pensaba haber pasado tan deprisa por Honduras y Nicaragua pero la situación de Nicaragua obligaba.

COSTA RICA

Ya hace algo más de dos semanas que estoy en Costa Rica. Es un país muy diferente del resto de Centroamérica. Es de la extensión de Extremadura más Huelva y tiene una población de casi 5 millones de habitantes. Así como el analfabetismo es todavía una lacra en el resto de Centroamérica aquí en Costa Rica, está sobre el 3% y prácticamente todo el mundo ha sido escolarizado. Hay un alto desarrollo social, humano, mejor nivel de seguridad cívica, continuo progreso social, de la salud y de la educación. Fue nombrado el primero del mundo a nivel medioambiental. País con altos índices en todo lo ecológico, verde y sostenible y, además, en otras clasificaciones, aunque se pueda ver como subjetivo, figura como país más feliz del mundo, al tener en cuenta la esperanza de vida, el impacto ambiental y la desigualdad. Hay una Ley de Bosques Nacionales que se financia con impuestos y que protegen, además de los bosques, a las aguas y hasta la belleza natural para las atracciones turísticas. El 20% del territorio nacional son áreas protegidas y parques nacionales. Más de la mitad del territorio nacional, concretamente el 54%, son bosques. Es el país más verde del mundo, incluso por delante de todos los nórdicos, aunque hay alguna otra clasificación que la dejan "sólo" entre los tres primeros.

Mucho debe haber influenciado el hecho de que, a mitad de siglo pasado, Costa Rica eliminó el ejército y dedicó ese presupuesto a la salud y la educación y desde luego que no les ha ido nada mal

Algunos datos útiles para el viajero. Así como en el resto de Centroamérica se rellenan las bombonas de propano, en Costa Rica al igual que en España, también se intercambian. Todos los supermercados grandes lo hacen. La rosca del regulador es igual en todos los países y no es el desastre que hemos formado en Europa. Bombonas las hay de varias capacidades, pero todas con el mismo regulador.

Aquí sí se puede hacer el seguro básico y obligatorio de responsabilidad civil para el automóvil. El período mínimo de contratación es de 90 días y cuesta 41 USD. Se hace en la frontera de entrada.

En el anterior relato escribí que en Nicaragua no se hacía seguro, pero no es así. Sucedió que lo escribí varios días después de haber entrado y simplemente me olvidé de que lo había hecho.

Lo hice con una validez de 30 días y cobraron sólo 12 USD. Al Ortega lo que es del Ortega. El diésel está a 540 colones por litro y por un USD te dan 565 colones y por un euro, 656 colones. La bolsa de la compra en el súper es cara, yo diría que muy cara. Todo lo que se importa paga unos aranceles elevadísimos y lo que se fabrica, como sea que la seguridad social del trabajador es alta, el precio final del producto es muy alto en comparación con los países limítrofes. Bares y restaurantes siguen lógicamente la misma tónica.

Suena un poco a descorazonador, pero haciendo vida en la AC, al final, el tema precios no es un detalle excesivo y desde luego está más que compensado por la belleza del país. No todo va a ser maravilloso. A mi juicio, además de los altos precios de la canasta diaria, el estado de aquellas carreteras que no son de primer orden, es algo más que fastidioso. Cuando se trata de llegar a playas más aisladas o montañas, hay que pensarlo dos veces caso de que no se lleve un vehículo tracción 4x4. Incluso en las principales no hay arcenes, sólo hay en la Panamericana. Al llegar a los puentes y los hay por centenares, la carretera se queda en un solo carril y una de las dos partes tiene que ceder el paso. Quizás sea el punto más negativo caso de visitar este hermoso país.

Cuando crucé Nicaragua, como me apetecía descansar, me fui directamente a la costa, a la playa de Soley, provincia de Guanacaste. Preciosa bahía y allí un camping con mucha sombra que proporcionan las viejas y enormes acacias. Está vigilado 24 horas por la policía y además es gratis. Agua potable.

El cartelito del "atención hay cocodrilos" está presente, como lo estará en otros muchos esteros. En esta misma provincia, visité tres playas más en diferentes bahías de nombre Panamá, Hermosa y del Coco. En la playa del Coco me quedé tres noches en pleno paseo marítimo, a 100 metros de la policía. En todas las playas, la estampa idílica del azul del mar y del cielo (cuando no llovía...) y los cocoteros.

La península Papagayo es un lugar inolvidable. Aquí todas las playas son públicas y en caso de que una organización privada haya hecho toda la infraestructura, por ley te deben dejar pasar con tu vehículo, aunque tengan una barrera que deben de abrir, o bien ellos te llevan con sus medios pagando tú una módica cantidad y ajustándote a un flexible horario. Sea como sea, no hay que perderse esta maravilla de urbanización y costa. Yo entré con la AC. En la zona del Parque Nacional Volcán Rincón de la Vieja, al que subí tres veces para ver el volcán y no pudo ser porque había nubes muy bajas pero hay más lugares de interés.

Visité las Termas del río Negro donde hay siete pequeñas piscinas con diferentes temperaturas, aunque todas rondando los 40°. La estrella de la visita es el baño de barro volcánico. Para quitarte el barro, opción ducha, o bien opción baño en el río Negro que baja muy fresquito. Hay un puente colgante de madera que debes cruzar para darte el baño de barro. Por la entrada a los baños, te cobran 22 USD y el pago debe hacerse en esta moneda. Tienen taquillas para guardar tus cosas, duchas, baños y vestuarios.

La mala suerte de no poder ver el primer volcán, se truncó en buena suerte y pude ver el Volcán Miravalles. Tengo que añadir que con un poquito de suspense en las visitas a estos volcanes porque dos meses después de haber visitado en Hawai el Kilauea, entró en erupción y quince días después de haber estado en Antigua, Guatemala, el volcán de Fuego hizo lo propio, esta vez con muchísimas desgracias personales.

La siguiente visita prevista fue a la Reserva Bosque Nuboso de Monteverde. Hay ocelotes y pumas, yo no vi ninguno, pero sí que vi dos quetzales y muchos colibríes. No paró de llover en las 4 horas de caminata. Esta reserva es de propiedad privada y te cobran 28 USD por entrar.

Fue muy interesante pero el acceso para una AC es francamente difícil. La entrada por la ciudad de Tilarán y luego Santa Elena es de 40 km de pista sin asfaltar y luego, la salida hacia Puntarenas son otros 50 km, también sin asfaltar. Estaban reparándolos y me dijeron que en los próximos 8/10 meses estaría acabada la pavimentación.

Salen dos ferris desde Puntarenas para cruzar el Golfo de Nicoya. Uno va a Paquera y el otro a Playa Naranjo. Si es estación seca, cualquiera de las dos va bien, pero si es húmeda, es mucho mejor ir a Playa Naranjo. Yo no lo hice y me tuve que volver cuando llevaba casi 50 km, la mayoría de ellos por pistas sin asfaltar, que aquí llaman de lastre. No obstante, pernocté en una maravillosa playa llamada Tambor. Me regresé por Nicoya hasta la playa de Sámara que es un lugar para repetir. Junto a la extensísima playa que en marea baja de aleja a más de 150 metros de cuando la marea está alta, varios lugares para quedarse. Yo opté por el camping Aloha, todo excepcional ubicación. Sólo 3.000 colones fuese por por Junto a Sámara, a sólo 5 km y por una carretera asfaltada se llega a Playa Carrillo. Adjunto una foto que me evitará el describirla y hará más justicia.

He querido subir hasta Tamarindo ya muy cerquita de donde empecé mi itinerario en Costa Rica. Esta es ya una playa más turística que las anteriores por lo que no prolongaré la estancia y mañana me dirijo hacia el Parque Nacional del Arenal, a ver que me depara la meteorología que no es muy favorables para los próximos 15 días...

No hubo error en la predicción. Camino del Arenal desprendimiento de tierra en la ribera de la Laguna y forzosa espera hasta que llegó la máquina pala. Pernocto en el parking del hotel Los Héroes. Magnífica atención, baños e internet, todo gratis. Camino de La Fortuna, la carretera va por la ribera de la Laguna del Arenal. Precioso el paseo, aunque no me quedé en el pueblo porque encontré que la competencia turística era excesiva. Sorprende ver lo cerca que está el Volcán del Arenal de este pueblecito. Quizás es solo una impresión debido a los últimos y recientes precedentes...

Me quedan pocos días en Costa Rica y ya me he movido un poco para saber cómo voy a hacer para el traslado de la AC desde el cercano Panamá a Cartagena de Indias, Colombia. Ya os contaré.

El día 18 de junio dormí en el parking de la Cruz Roja de la pequeña ciudad de Venecia y desde ahí, me fui a al Parque Nacional Poás que estaba cerrado, debido a que la semana anterior había habido bastantes movimientos sísmicos que incluso habían dañado la carretera debido a desprendimientos. Se podía llegar hasta la entrada, pero no más allá. No me arrepentí porque el camino, sobre todo antes de la llegada es hermoso, incluyendo dos considerables saltos de agua, a pie de carretera. Aunque el tiempo no era el mejor, sí pude ver el cráter principal del volcán Irazú. Dentro del cráter, una laguna bellísima de color azul turquesa. Desde el Irazú, a 3.540 metros de altura, con tiempo bueno se ve la costa del Caribe y la del Pacífico. La carretera está fenomenal y está completamente bien asfaltada.

A la mañana siguiente, salida muy tempranito desde Cartago con dirección al PN Los Quetzales. La carretera principal bien, hasta el desvío para San Gerardo de Dota. Aquí comienza una casi aventura para bajar a ver los quetzales y que se transformó en una completa aventura, no exenta de riesgos a la subida. Hay que conducir por la pista en primera y estar muy enérgico en las cerradas paellas. Hay trozos de asfalto completamente descarnado y otros, pura pista de tierra. Pude ver varios quetzales al llegar a San Gerardo. Una vez divisados, se pueden observar con

calma porque están comiendo en el mismo árbol y suelen estar como una hora haciendo la digestión según los lugareños.

El desnivel en los 8 km de este camino es de 850 metros, es decir que la media de la pendiente es del 10,50% aproximadamente y muchos tramos del 20%, si no más y multitud de curvas En mi opinión, no es recomendable ir con una AC. Es mejor pagarle a un guía 50 USD para ir con su vehículo 4x4.

De vuelta, una vez que se alcanza la carretera principal, comienza un larguísimo descenso de unos 80 km a través de increíbles paisajes y viendo como el escenario va transformándose paulatinamente debido al cambio de altitud, que te lleva desde los 3.230 metros del puerto hasta los 750 de San Isidro. Desde allí quedan otros 50 km para llegar a playa Dominical donde me quedé a dormir dos noches seguidas.

En la mañana del segundo día, me acerqué al PN Manuel Antonio. Quizás fue la única decepción de todo Costa Rica. Muchos turistas y los locales vendiendo desde tucanes de plástico, a pitos para atraer a aves pasando por pareos, camisetas, cocos fríos, bolsos, artesanías de la región y un sinfín de baratijas. Imagino cómo debe de estar ese parque en temporada alta. Es muy chiquito. Sí que se ven animales y además hay varias calas para pasar un día de playa y cobran 16 USD por persona por la entrada. Permiten la entrada con aguas, zumos y bocadillos. Más ruta hacia Panamá y una parada en Playa Uvita lugar de entrada al Parque Nacional Marino Ballena. Caminata de dos horas por un istmo con el mar a ambos lados y con un paisaje excepcional ya que, con marea baja, se ve cómo unos arrecifes y la arena, forman la cola de una ballena. Lugar genial. Posición: 9.155911, -83.747734. Por su singularidad, merece la pena echarle un vistazo en Google Maps.

Me quedaba el PN Corcovado, pero después de pensarlo detenidamente y al ser dos o tres días para verlo bien, decidí saltármelo ya que no me sobraba el tiempo para Panamá. Hice una paradita en Golfito lugar muy bonito donde se puede comprar pescado barato y fresco, pero como hay que apagar el frigorífico para el cruce a Colombia no había posibilidad de congelar.

Mañana cruzo a Panamá y nueva tanda de formalidades, tanto a la salida de Costa Rica como la llegada al nuevo país. Han sido, durante 24 días, un poco más de 2.000 km los recorridos en Costa Rica. El slogan más habitual del país es el "pura vida", que sirve como saludo para cuando se encuentra la gente, también como despedida, y muchas veces para asentir en una conversación pero que en cualquier caso, viene redondo para recordar las bellezas del país y la protección prestada a tanto Parque Nacional, a tantas Reservas y a muchos Refugios y Zonas Protegidas.

La fecha del cruce a Colombia está programada para el día 5 de julio, si no hay retraso alguno en el barco. Hay que estar varios días antes en Panamá y en Colón para efectuar todos los trámites necesarios.

PANAMA

Ya estoy en Panamá. Los trámites en Costa Rica, como casi siempre en todas las fronteras, han sido los normales.

Trámite para la salida del país en la oficina de Inmigración que se encuentra a la izquierda tal y como se llega, pero antes hay que abonar un impuesto de 8 USD en una pequeñísima oficina donde además hacen fotocopias y que recomiendo se hagan otras pocas de más porque van a

ser necesarias, antes o después. A continuación, hay que hacer la cancelación del permiso de importación temporal de la AC. Caso de que alguien quisiera regresar a Costa Rica antes de 90 días, es conveniente no cancelar sino suspender para que así, no cuenten los días que no se esté en el país. No es lo habitual, pero viene bien saber que existe esa posibilidad. Esto es válido para todos los países de Centroamérica, caso de que se quiera regresar por donde se ha venido sin haber consumido la totalidad del periodo de importación temporal.

La llegada a la parte panameña comporta el obtener, antes de todo, el seguro para el vehículo. El período mínimo de validez es de 30 días a un costo de 15 USD. Ellos te preparan un juego con todas las copias para presentarlo en la oficina de Aduanas que está justo enfrente y además del original, que es el que queda en nuestro poder, y que será el que haya que presentar cuando empecemos los trámites para la salida en el barco. La moneda nacional es el balboa pero no se ve circular ni un billete. El Banco central no los emite. Las fracciones de 5,10,25 céntimos y de un dólar, sí son monedas de balboa pero todo lo demás se paga en dólares que tiene la misma paridad que el balboa.

Justo enfrente de esta pequeña oficina de seguros hay un quiosco de Movistar donde te pueden proporcionar la nueva tarjeta SIM para el teléfono. El costo de la recarga, incluyendo el chip de la SIM es de 7.65 USD. Solo tiene 1 GB y caso que se acabe, hay que recargar. En cualquier localidad hay oficina de Movistar.

A continuación de haber terminado la contratación del seguro, con el original y el pasaporte, hay que dirigirse a Inmigración para estampar la salida del país. En el mismo edificio, en la oficina de Aduanas hay que entregar el pasaporte original y fotocopias del pasaporte más la del permiso de circulación. Hay que buscar a un oficial de Aduanas que es el que va a revisar muy superficialmente la AC.

Ya casi estamos y solo queda pagar la fumigación. Otros 8 USD y entonces meter la AC en un túnel para que fumiguen sin olvidar cerrar ventanas y claraboyas. Terminado este último trámite, nos ponemos en marcha. A unos 2/3 km hay un nuevo control donde piden ver pasaporte y permiso de entrada al país del vehículo.

Me he extendido un poco porque intuyo que todo lo referente a Panamá es lo que más preocupa.

El nivel de calidad de la autopista es bueno. Los primeros 80 km hasta la ciudad de David son un poco rugosos y el furgón cabecea un poco, pero a partir de allí, la autovía es buena. El desvío a Playa Las Lajas, carretera secundaria, también estaba muy bien. Las playas son interminables y planas.

Se puede circular a 100 km/h en casi todos los sectores, aunque hay muchas señales con limitación brusca de velocidad. Es las autopistas de peaje se puede circular hasta los 110 km/h.

Mucho control de la Policía y por fin, llegada al Puente de las Américas ya sobre la misma bahía de Panamá y muy cercano a la salida del Canal al mar libre del Pacífico. Había mucho tráfico y había que estar muy al tanto porque los carriles son estrechos y el puente es muy alto ... aunque alguna miradita hacia abajo del puente sí la hice y así quedarme maravillado por lo que significó la conclusión del canal en agosto de 1914. Mi llegada al Canal marcó un hito en este viaje.

Pernocté en un parking del centro de la ciudad en el cruce de la calle 50 con la 70 y así estar bien situado para el día siguiente comenzar la visita a la ciudad de Panamá. Tenía pensando hacer una excursión con el bus turístico, pero había una parada de taxis justo donde debía subir al bus, en la zona comercial Metrocentro y me ofrecieron hacer el mismo recorrido por 35 USD mientras

el bus costaba 28 USD. Crisis en todas partes. Como lo vi muy ventajoso pues me subí al taxi y estuvo muy bien porque el taxista tenía afán de agradar y explicaba curiosidades del canal y del país. El punto culminante del viajecito es la visita a la esclusa de Miraflores.

Desde el año 2000 en que se acabó este centro de visitantes que tiene 4 plantas, y donde hay un museo que proporciona mucha información sobre la historia del Canal, la biodiversidad de la zona además de apreciar muchos detalles sobre las distintas fases de la construcción hasta el desarrollo final de la obra. Se puede ver muy nítidamente el funcionamiento de las esclusas desde esta cuarta planta. Se proyecta un vídeo de 11 minutos en una sala bien acondicionada. Cruzan 38/40 barcos cada día guiados por los prácticos panameños del Canal o sea que han sido ya más de 1.000.000 de barcos que lo han cruzado desde la inauguración. Desde 2007 que se terminó la ampliación del canal, la capacidad casi se ha triplicado con la construcción de nuevas esclusas, más anchas y largas que pueden acoger a los barcos más grandes del mundo con cerca de 400 metros de eslora.

El Canal es el motor de la economía de Panamá sobre todo desde que la propiedad del Canal pasó a manos del país en el año 2000 y sin dudar, el gran impulsor para que esta nación se encuentre a la cabeza de todos los países centroamericanos en términos económicos. Otra cosa son los términos sociales donde Costa Rica está por delante.

La vuelta de Miraflores se hace recorriendo la Cinta Costera que es una carretera construida sobre un mar muy poco profundo y que es una belleza por las vistas que proporciona sobre la impresionante línea de rascacielos de la ciudad.

Ayer hice la visita a Panamá Viejo que forma un sitio arqueológico de lo que fue el primer emplazamiento de la ciudad y que, al ser atacada por los piratas de Henry Morgan, el gobernador español Juan Pérez de Guzmán prefirió incendiarla antes de que se asentasen allí los ingleses. La nueva ciudad se empezó a construir a 10 km del lugar inicial y ayer visité lo que es el Casco Antiguo de esta nueva ciudad que está llena de reminiscencias coloniales. Aquí doy por terminada la visita a la ciudad de Panamá que es tremendamente moderna y con una línea de rascacielos muy "made in USA". Adjunto una foto.

Avancé en el camino hacia Colón hasta Gamboa que es donde está la esclusa de Pedro Miguel. Me quedé a dormir junto al Corte Culebra donde el canal es relativamente estrecho, quizás una anchura de solo 120 metros y desde donde tuve la gran suerte de ver desfilar tremendos unos hacia Pacífico portacontenedores, el V otros hacia Ya estaba cerca de Colón y allí que me fui, pero duré poco tiempo. Es la peor ciudad que he podido ver en este viaje. El centro está a rebosar de mugre y cochambre. Un mal olor insoportable porque los desagües en ese momento iban a desembocar a las mismas calles y el agua sucia estancada hacía de las suyas. Es de suponer que una vez reparados la situación sea mejor pero la basura amontanada no tiene nada que ver con las reparaciónes. Las ciudades del Caribe son otra cosa.

Afortunadamente en 50 km más hacia el este, la cosa cambia para bien. Encontré un lugar para pernoctar junto a Portobelo y aquí he decidido quedarme los tres días que resta hasta entregar la AC otra vez en Colón, pero ya en el puerto, sin tener que pisar el roñoso centro de Colón. Portobelo, con la inmensa leyenda que le acompaña como puerto de salida de las riquezas que iban con destino a España, es hoy un pueblecito de solo 2.500 habitantes. La bahía donde está asentado, sigue siendo preciosa.

Ya he avanzado bastante en toda la tramitación del cruce de la AC, de Panamá a Colombia, pero he preferido acabar este pequeño relato sobre las andanzas en Panamá y así en el próximo, dedicarme a contar solo, todo lo relativo a ese cruce. También os pasaré detalles sobre cómo me voy a desplazar en mi viaje como pasajero desde Panamá a Colombia, que no haré en avión sino en un velero desde el cercano Puerto Lindo hasta Cartagena.

Ya sabréis que el motivo por el que no se puede pasar vía terrestre desde Panamá a Colombia es porque en el Tapón del Darién no hay carretera que una Panamá con Colombia. Siempre había pensado que el hecho de que no la hubiese era por el tema drogas, pero ahora ya con unos meses en la región y después de algunas charlas con bastante gente, incluyendo profesionales, entiendo que, aunque alguna influencia pueda haber, no es ni la primera ni la segunda ni la tercera razón.

También hablan de la inestabilidad de las tierras del Darién, pero es obvio que en estos tiempos que se hacen túneles bajo el mar, bajo ríos, bajo impresionantes montañas, autopistas sobre el mar y un sinfín de tremendas obras de ingenierías, eso no tendría que ser óbice alguno. Otras razones esgrimidas son el impacto medioambiental y el respeto a los indígenas que habitan en la zona.

El tapón del Darién, hoy en día y antes igual, lo cruza mucha gente a pie, toda la gente que no puede entrar legalmente en el país, básicamente inmigrantes de Cuba, de Medio Oriente, de Colombia, Ecuador, ahora Venezuela... También se pasa con un todo terreno.

Las verdaderas razones de peso son que Panamá no quiere que se perjudique en nada el uso del Canal y con una carretera se usaría mucho menos el Canal y, por tanto, menos entradas de suculentos peajes, aparte de que las navieras panameñas directamente se verían muy afectadas. Otra razón es impedir que vengan al país de forma masiva más colombianos, ecuatorianos y ahora venezolanos en busca de un trabajo mejor remunerado y otra razón, no menos importante, es que Panamá es un pequeño país de solo 4 millones de habitantes y Colombia, tiene casi 50 millones. Panamá obtuvo la independencia de Colombia hace solo algo más de 100 años y con la inestabilidad que suelen tener los gobiernos centro y sudamericanos, el riesgo sería evidente...

Comienzo por el tema costos. Hay cuatro posibilidades:

La primera, en contenedor de 40' HC que son los más altos, equivalentes a 12 metros de largo. Incluyendo todo el papeleo menos el despacho en Cartagena y buscando alguien que coincida en fecha y que juntos no sobrepasen los 12 metros, se iría a 1.115 USD. Esta opción, es de largo la más barata y la más segura. El ancho no debe de ser causa de problema, pero el alto no puede superar los 259 cm. La travesía dura sólo dos días. Salidas todos los jueves. Hay que añadir 200 USD por la importación temporal en Colombia en todas las opciones, excepto la de Flat Rack, no obstante, esta cantidad habrá que confirmarla al llegar a Colombia y después de hacer el despacho.

La segunda opción es en Flat Rack con lo cual la altura no es un problema, aunque hay que compartir con un vehículo que junto con la longitud del nuestro no supere los 12 metros. El costo a pagar en Panamá es de 3.000 USD y en Cartagena 730. De compartirlo, por cabeza son 1.965 USD. En esta opción sí están incluidos los gastos de retirar la AC en Cartagena. Duración dos días. Salida cada quince días.

La tercera es en Ro-Ro, con duración de 14 días ya que desde Panamá el barco se dirige hacia Veracruz, luego Florida y finalmente Cartagena. No hay límite de altura ni de longitud ni de anchura porque se paga por M3. La opción Ro-Ro significa que la AC entra rodando y sale igualmente rodando en el puerto de destino. Debido a los frecuentes robos, en estos momentos y en esta opción, simplemente no permiten llevar objetos personales dentro de la AC. Eso es un serio hándicap, no solo por el peso y volumen de esos objetos personales que habría que transportar, sino que, además, durante esos 14 días de travesía, que fácilmente se irían con los despachos de salida de Panamá y entrada a Colombia, a unas tres semanas en las que habría que dormir en hoteles y comer en restaurantes. El costo es de 1.650 USD incluyendo el servicio del agente y sin los gastos a la llegada de Colombia. Salidas cada 15/20 días.

La cuarta opción es la de transporte en Ro-Ro con duración de 2 días solo para la travesía. El costo total sin el papeleo en Cartagena, sería de 2.247 USD. En mi caso, aplican la escala de un volumen menor de 60 M3. Salidas cada 15/20 días. Admiten el embarque tus cosas personales, aunque no se responsabilizan de cualquier pérdida. Es una gaita, pero no hay otra. Yo he mudado todo lo posible de cierto valor al garaje. Hay que dejarles solo la llave de contacto por lo que no tienen acceso al garaje excepto que lo forzasen y ya me parecerían palabras mayores.

A la hora de decidir, en mi caso, imposible la opción primera del contenedor por la altura, la segunda es difícil porque necesitas encontrar a alguien con un camper alto de forma que no pueda ir en un contenedor pero que al mismo tiempo que sea de menos de 5 metros para no sobrepasar los 12 metros, la tercera opción tampoco puede ser por la prohibición de llevar cosas personales y la larguísima espera además del costo de hospedaje y por tanto, solo me quedaba la última, que obviamente ha sido la elegida.

Una vez decidido por la cuarta opción puesto que es la que más se ajusta a las necesidades, decir que a los 2.247 USD habrá que añadir lo de Cartagena, unos 200 USD más un poco de hotel en Panamá, otros 2/3 días en Cartagena más el viaje de la persona desde Panamá a Cartagena. El avión es lo más barato y se consiguen viajes por menos de 100 USD si se reserva con anticipación con la compañía Wingo.

También está la opción de los veleros que parten desde las afueras de la zona de Colón, estancia de 3 días en el archipiélago de San Blas y luego continúan la travesía desde allí a Cartagena de Indias por un coste de entre 475/600 USD en función del barco y cabinas elegidas. Hay que añadir 20 USD por la estancia en las islas y que se pagan a la comunidad de los indios Kuna que son los que administran la estadía.

Habría una quinta posibilidad en un contenedor de 20' para aquellos viajando en una AC de menos de 6 metros y menos de 240 cm de altura, pero la verdad es que no me informé porque no estaba en eso.

Advertir que las salidas desde Veracruz e incluso las de Estados Unidos son más baratas que las opciones desde Panamá, pero en mi caso tenía mucho interés en recorrer Centroamérica y sobre todo Costa Rica. Ahora cobra vigencia la opción debido al problema de Nicaragua.

Para todos los trámites a efectuar, mejor dividir los pasos a dar, en dos etapas porque se realizan en dos ciudades diferentes.

La primera es la imprescindible visita a la DIJ, o Dirección Investigación Judicial, en Ciudad de Panamá, sita en las coordenadas 8.966387, -79.544905.

Esto no tiene nada que ver con el nombre, que más bien asusta, pero aclaro que más bien es una especie de ITV que además tiene asignada la labor de inspeccionar los vehículos que van a abandonar el país como nosotros y que somos los menos, porque la mayoría son los que cambian de domicilio, los que cambian de motor, los que importan el vehículo...

Hay que estar aquí pronto, mejor a las 6 que a las 8 de la mañana porque tienen un cupo y una vez que entran los primeros 25, los otros se quedan para el siguiente día. Yo llegué a las 6:30 y me dieron el número 13. Hay que hacerlo de lunes a viernes. Llevar pantalones largos porque no quieren que se vaya con pantalón de deporte corto ni con bermudas. Hay que pedir número en una pequeña puerta, la que tiene unos escalones. No hay aparcamientos y es una zona tirando a peligrosa, aunque haya una comisaría de policía. Es mejor llegar lo antes posible para encontrar una plaza en los alrededores. El inspector se desplaza hasta donde hayas aparcado.

Hay que llevar, los originales de:

- 1. Permiso de Circulación, que aquí llaman Cédula de Propiedad,
- 2. Permiso temporal de Importación que se ha conseguido a la llegada a Panamá procedente de Costa Rica.
- 3. Pasaporte
- 4. Reserva de la Naviera del cruce a Colombia, que a mí no me pidieron pero que podrían pedirla. Esta reserva se puede hacer de forma particular, pero yo la hice directamente con el agente que elegí.

De estos cuatro documentos, hay que llevar dos fotocopias de cada uno, que es mejor traerlas ya hechas pero que se podrían conseguir allí mismo, en la puerta de los escalones.

Para los que vamos a cruzar el charco, lo único que miran es el número de chasis y muy poco más. Es importante que cuando se pasa de Costa Rica a Panamá, fijarse bien en el documento de la importación temporal porque de haber un error, tal y como me pasó a mí, hay que ir deprisa y corriendo al edificio de Aduanas que está como a un kilómetro, donde lo subsanan de forma rápida emitiendo uno nuevo y cancelando el erróneo, pero claro el "acongojo" ya lo tuve encima porque pensé que tendría que regresar a la frontera de Costa Rica. Sobre las 10.00 ya debe de estar todo listo. En mi acaso debido al error de Aduanas, fue sobre las 11. A partir de las 14:00, ya está disponible el documento de la inspección en un edificio que está como a unos 200 metros y que ellos indicarán con precisión. Lo mejor es quedarse en la AC e ir andando hasta ese edificio. Llegar con la AC allí, no es conveniente porque es muy difícil de aparcar y además habría que hacer como unos 3 km entrando y saliendo de la autovía. No obstante, estas son las coordenadas: 8.965190,-79.544738

Desde este momento hasta que se entrega la AC en Colón, hay 8 días hasta que se entrega el vehículo en la aduana de Colón. Hay que tener en cuenta que no trabajan los fines de semana, pero que sí computan.

La segunda etapa es toda en Colón. A unos 70 km de Ciudad de Panamá. Hay que ir por la carretera 3, autopista de Alberto Motta y no por el Corredor Norte porque para esto se necesita un tarjeta prepago de Panapass y para eso habría que tener placas panameñas. Ponen multas caso de meterse en ese Corredor sin la tarjeta.

También hay que empezar los trámites de mañana temprano y hay que hacerlo 4 días antes de la salida del barco. Hay que recordar que los fines de semana no trabajan. Estas son las coordenadas donde habrá que estar para encontrarse con el agente: 8.966387, -

79.544905. Esto corresponde al parking del Mall 4 Altos, justo frente a Domino's Pizza. El será quien nos lleve a efectuar todos los trámites de aduanas y desde allí, ir a depositar la AC al puerto.

Hay que llevar los originales y 3 fotocopias de estos documentos:

- 1. Permiso temporal de importación
- 2. Documento de la Inspección de la DIJ
- 3. Permiso de circulación, llamada aquí Cédula de Propiedad
- 4. Seguro, que se obtuvo a la entrada del país
- 5. Pasaporte

De haber empezado a las 7:00 de la mañana todo este papeleo debe estar listo sobre las 10:30, incluida la Aduana. Desde ese momento ya estás libre para irte a Cartagena. No está de más llamar al agente antes de abandonar el país para saber si ha podido surgir algún inconveniente.

De viajar en contenedor, el depósito de combustible debe de ir con un máximo del 25%, no se permiten recipientes que contengan combustible u otros líquidos inflamables. La bombona de gas apagada. La batería desconectada.

De viajar en Ro-Ro, no rigen estas limitaciones excepto desconectar el gas.

Para el agente, después de leer la opinión de lo escrito por previos viajeros, yo contacté con Boris G. Jaramillo, de la Ever Logistics,Inc.

Sus correos son:

sales3@everlogistics.net y también, boris_jaramillo@hotmail.com

(Entre boris y jaramillo hay un guion bajo)

Teléfonos(+507) 431-0390 / 431-0391 / 431-0392 / 431-0393 / 431-0394

Fax (+507) 431-0395

Celular +(507) 6213-3485

Skype:borisj23

Del total del monto total de la factura, de hacerlo todo uno mismo sin agente, se evitarían 75USD que yo no lo consideré relevante. Es mucho más cómodo y sin esperas. Es gente amable y bien informada. La comunicación con él, es más fluida por teléfono.

Hay más información disponible en Facebook: PanAmerican Travelers Association, en inglés y PanAmerican Travelers Association Español. Esos son los mejores lugares caso de que se quiera buscar compañero para compartir el viaje. De encontrar una o dos motos que se ajusten al espacio que quedase disponible, sería una buena opción a añadir para rebajar los costos. Creo que cada una de las motos pagaría 350 USD que se deducirían del costo total del contenedor. El agente también puede ayudar en conseguir compañeros para compartir el contenedor. En Ro-Ro, no hay posibilidad de compartir nada con alguien excepto los 75 USD del Agente.

Viaje en velero a Cartagena de Indias. Lo más fácil es acudir a www.bluesailing.net

Yo había mirado otras posibilidades, pero esa fue la elegida, por claridad y seriedad, me parece la mejor opción. Esta página actúa como una agencia de viajes en la que detallan todos los barcos, con todas sus características más relevantes, un calendario de salida y cuántas plazas quedan disponibles. También incluyen el nombre del capitán, nacionalidad, experiencia caso de que quieras profundizar un poquito en tu elección. No cobran más que si uno conecta directamente con el capitán del velero porque al parecer, tienen un pacto de caballeros para respetar los precios, aunque ya se sabe...pero claro, estando en ruta hay que valorar la comodidad que te ofrece el profesional.

No hay capitanes españoles, pero sí varios que hablan español: colombianos, argentinos, chilenos. Los veleros salen de la parte este de Colón o sea que una vez entregada la AC en el puerto hay que regresar, excepto que se haya pernoctado en Ciudad de Panamá o en mitad de la ruta. Hay muchas posibilidades para tomar taxis colectivos y también buses o taxis individuales. Hay unos 70 km hasta Puerto Lindo. En la zona hay otros tres pequeños puertos de salida. De Colón a Puerto Lindo, negociando te llevan por 25 USD.

Yo voy a salir el día 3 de julio desde Puerto Lindo, que está 18 km más al este de Portobelo. Los barcos están tres noches en San Blas y dos días más de travesía hasta Cartagena. Se me antoja un alto en el camino muy ilusionante y novedoso. Combinándolo bien, se debe de llegar prácticamente en la misma fecha en la AC estaría disponible en Cartagena y además se evitan comidas y hotel. A primera vista, el precio de 550 USD, parece un precio un poco excesivo, pero teniendo en cuenta todas las circunstancias que concurren, a mí no me lo parece. Lo esencial está contado. Cuando llegue a Colombia os digo qué tal fue el viaje en velero por San Blas y qué tal el despacho en Colombia.

La travesía en catamarán desde Puerto Lindo, Panamá hasta Cartagena Colombia fue muy interesante y placentera en los diferentes trayectos hasta las últimas islas de San Blas. Desde ahí hasta tierra firme en Cartagena, el tiempo no fue el mejor aliado, aunque como tantas veces en el mar, puede ser peor. Mucho viento de cara y momentos de intenso oleaje donde el momento de las comidas no era el mejor del día, pero todo eso queda relegado ante la belleza de las pequeñas islas.

Todas estas islas que no reciben excesivo apoyo por parte del gobierno de Panamá se valen de sí mismas a la hora de gestionar los ingresos. En cada islote hacen pagar a cada pasajero 2 USD por estar en la isla, bien bajes a la playa o te quedes en el barco. Como son muchas las paradas, se soluciona entregando 20 USD al capitán y él gestiona los pagos. Las familias de los indios Kuna al llegar te esperan en una canoa; ofrecen artesanías, bebidas y comidas, básicamente langostas que valen más baratas que el pollo. Cobran 3,50 USD por libra de langosta, es decir como 7 euros el kilo de langosta viva.

La totalidad de la travesía se hizo en cinco días. Capitán y tripulación, simpáticos y efectivos. Al barco no se le puede dar más del aprobado porque en muchos aspectos era deficiente. Yo hice la reserva con www.bluesailing.net y el precio fue de 550 USD. A la hora y en el lugar acordados para entrar al barco, no estaban y tuve que tomar un taxi para encontrarlos y estaban tranquilamente sentados en otra cercana Marina, viendo el partido de Colombia de la Copa del Mundo.

La comida es aceptable y no puedo decir mucho más positivo a favor de este barco de nombre Ti Vaou, de la marca Fountaine Pajot, de 48 pies, que fue construido en Francia en 1988 aunque reformado anteriormente antes de comenzar a dedicarlo a este tipo de travesías. Ahora necesita otra reforma del velamen y también cambiar los 2 motores Volvo de solo 30 Hp por algo más potente, porque con olas en contra, se hacen escasos y van excedidos de

revoluciones. El piloto automático no funcionaba siempre por lo que uno de los tripulantes debía estar casi siempre al timón.

Los compañeros de viaje en su mayoría era gente joven y había más fiesta de lo aceptable durante las noches. El olor más frecuente era el de la marihuana mezclado con el ron. Mayoría de ingleses, alemanes e irlandeses, una holandesa, otra chica de Singapur y yo era el único español. La tripulación era colombiana y éramos un total de 14 pasajeros y 3 tripulantes. Os cuento como ha sido el liberar la AC de las garras de ese tremendo enemigo llamado burocracia.

COLOMBIA

Al día siguiente a la llegada, lunes, comencé los trámites, no demasiado temprano porque llegamos un poco cansados y me encontré al llegar a las oficinas de los representantes de la naviera Wallenius, que el conocimiento de embarque, el B/L a partir de ahora, no había sido emitido a la espera de satisfacer todos los gastos devengados, que no eran pocos. Sin este B/L no se puede hacer nada prácticamente. Me puse en contacto con el agente en Panamá que movió los hilos para que al día siguiente se pudiera trabajar en firme. Cualquiera que haya tratado de liberar un B/L sabe que cumplir con las ordenanzas de las navieras, no suele ser fácil y así también fue este caso. Al día siguiente a la espera de que el B/L estuviese disponible y como era una gestión completamente aparte, saqué el seguro para la AC, de nombre SOAT o seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Están en Carrera 17, número 24-178. Por los dos meses pagué 107.250 pesos colombianos, ó 39 USD. La oficina de Sura, que así se llama la aseguradora, no está lejos de la los agentes de Wallenius, que se llaman Naves, S.A y están en Calle 24, 23-65 Avda. Miramar, en la zona de Manga.

Al volver a Naves ya estaba disponible el B/L pero antes había que hacer el pago de todas las facturas, porque sin ese requisito, no te lo entregan. Me dieron las tres facturas en dólares, pero el pago en el Banco Itaú hay que hacerlo en pesos colombianos. Antes, la naviera establece el cambio en pesos colombianos. Las facturas eran de 59.50 USD por la emisión del B/L, 17.85 USD por gastos administrativos y 50 USD por gastos de manejo en la terminal. Una vez hecho el pago en el Itaú, sito en Calle 25 número 24A-16. Hay cajeros automáticos para poder hacer el pago en pesos. Vuelta a Naves SA, con los comprobantes de los pagos y por fin el B/L en mis manos. De prisa para hacer la Importación temporal el vehículo, en el DIAN, Carrera 25 cruce con calle 28.

Comenzaron a preparar el expediente, pero hay que someter la AC a un registro fotográfico o bien personal. El inspector decidió que el fotográfico era suficiente, pero me mandó a la dirección de los Servicios del Puerto Bahía, que está a 32 km de Cartagena para poder proseguir con el trámite. Se había acabado la larga jornada porque ya eran las 16:30. Día siguiente y último, la excursión en taxi hasta Puerto Bahía. Allí se debe entregar el Seguro SOAT, el expediente de la DIAN y el B/L para que emitiesen otras nuevas facturas portuarias que no se pueden pagar allí, sino en otro banco, en este caso el Banco de Bogotá, sito en el Centro Comercial Caribe Plaza; éstas, sí se pueden pagar en pesos colombianos y eran 544.909 por UIP o manejo de la AC en puerto, 82.042 pesos por el aparcamiento en la AC durante dos días y 85.461 pesos por el registro fotográfico, es decir en total, otros 259 USD. No pongo las fotocopias que hay entregar para no ser reiterativo, pero he comentado que hay que llevar varias de Pasaportes y del Permiso de Circulación.

Una vez pagada estas facturas, vuelta a la DIAN para retirar la autorización de la Importación temporal del vehículo, válido por 90 días y que es gratis. Algo es algo. Otra vez camino de Puerto Bahía en el taxi que me acompañó durante todo el día, para ya poder retirar el vehículo. Fue posible pero no sin antes cumplimentar la solicitud para sacar el vehículo. Como suelen tardar, te regalan un zumo y un sándwich a la espera de que te entreguen el vehículo.

Nueva sorpresa porque, aunque llevaba pantalones largos, también llevaba sandalias y no me autorizaban el paso por motivos de seguridad. Después de una sesión de walkie-talkie, decidieron que vendrían a recogerme con una pick up. Por fin, delante de la AC que estaba en perfectas condiciones y ya quedaba poco más. Firmé el recibo de la entrega y después, nueva garita de control con entrega de copias de la entrega de la AC y, por último, aunque me pareciese mentira que estuviera todo listo, la devolución del pase acreditativo de la entrada al puerto y la recogida de mi maleta que me habían permitido depositarla en el quiosco de entrada. Ya sé que estaréis pensando que para tanto papeleo, mejor haber utilizado un agente. El agente de Panamá, Boris, me había dicho que suelen poner más trabas a los agentes que si se trata de los propios interesados. Ahora después de lo visto, no lo sé, pero hay un factor importante: los agentes en Cartagena cobran 350 USD por su trabajo y quizás este detalle haga desistir a los más cómodos.

Bien, ya estoy en condiciones de recontar, el total del cruce de Panamá a Colombia. Seguro que hay algún gasto menor que no he mencionado, aunque sí voy a incluir los taxis de Colón y Cartagena.

En la parte de Colombia, fue William, WhatsApp +57 311 4311033. Taxista muy recomendable. Me cobró el equivalente a 55 USD e hicimos algo más de 100 km de trayecto y 7 horas de trabajo, incluidas las esperas. Los gastos en Panamá, sin hoteles ni comidas, pero sí taxis, 2.300 USD. Con el mismo conteo en Cartagena, otros 490 USD y así me he ido a los 2.790 USD.

Los que por la altura de su AC puedan usar el contenedor, encontrando un compañero para compartir, lo podrán hacer más económico pero la mayoría de las AC de España, que suelen ser altas, tendrán que adaptarse a estos gastos si el trayecto se hace desde Panamá a Colombia. Los que vengan desde México e incluso desde el sur de Estados Unidos, algo más barato para contradecir cualquier lógica.

No he contado el precio del viaje en el velero con lo cual ampliamente se superarían los 3.000 USD, aunque viniendo en avión, se acercaría a esa cifra caso de ser solo una persona y de ser dos personas, también se rebasarían los 3.000 USD. En dos días se puede hacer perfectamente todos los trámites. Yo estuve liado dos días y medio porque el primer día lo empecé muy tarde.

Fin del relato económico del cruce, que ya está bien de datos. Tanto en Colón como en Cartagena, las medidas de seguridad me han parecido muy adecuadas y no creo que sea factible el que falte nada en la AC durante la travesía, sobre todo si se toman las medidas de precaución pertinentes. No sé qué tal funcionará la cosa si hay escalas en otros puertos. La impresión general es que todos los trámites navieros para el paso de América Central a América del Sur, son extraordinariamente engorrosos. Muy estresante.

Añado que el diésel en Colombia está a 7.800 pesos el galón, o sea que a 0.68 Euros el litro, que da para hacer kilómetros. Con el calor que hace por estos lares y ese costo, yo aprovecho esa bondad casi regalada, para dejar el motor con el AA. AA encendido durante las horas de la siesta que no se circula. Eso lo vengo haciendo desde que entré en México porque el calor no es comida que yo digiera bien.

Llevo 41.750 km de carretera y 15 meses y 10 días de viaje, aunque he tenido dos recesos que en total superan algo más de los dos meses.

Ya estoy paseando por Colombia, que es como aquí llaman al que está de turismo. Ambiente de lujo contagioso por la alegría de sus gentes. Muchísima diversidad cultural y étnica, que se refleja sobre todo en la gastronomía, en la música y en el arte. Gente extremadamente simpática. Aquí, al igual que en Panamá, muchas razas coexistentes, muy mezcladas y sin distinción alguna en el trato entre todos ellos. El intercambio cultural entre los indígenas existentes, la llegada de los españoles desde el siglo XVI hasta el XIX, y posteriormente italianos, árabes y judíos que han posibilitado un mapa multicultural único.

Cartagena es una ciudad para perderse unos días; muy equilibrada arquitectónicamente donde sobresalen una zona colonial muy bien conservada y el barrio de Getsemaní y toda la posterior extensión demográfica con una línea de rascacielos blancos asentada en la zona de Bocagrande. La ciudad se sitúa en su mayoría en la parte continental y la parte turística, en unos istmos e islas alrededor. Con esta disposición del terreno y sin grades estructuras viarias, los atascos pueden ser frecuentes por lo que yo decidí pernoctar en la parte trasera del Hilton, en Bocagrande, que es zona muy tranquila, con muchos hoteles y donde puedes quedarte varios días. La zona se llama El Laguito y solo dispone de una carretera de entrada y otra de salida por lo que es fácil el control por las muchas cámaras de seguridad que hay en todos los hoteles. En Cartagena hay que visitar la iglesia de Santo Domingo, en una zona de angostas calles, balcones de madera repletos de plantas y flores y con una controvertida escultura de Botero, la gorda Gertrudis, totalmente desnuda, en la que se observan como están mucho más desgastados y limpios los senos y los glúteos, prueba inequívoca de que son las partes más tocadas por los transeúntes. Existe la creencia de que tocarlos proporciona una duradera relación amorosa.

Hay que perderse unas horas por estas calles a pesar del calor, para visitar la Plaza Bolívar, el Museo del Oro, la Torre del Reloj, y el Claustro de la Merced donde se hallan depositados las cenizas del único premio Nobel colombiano, Gabriel García Márquez. En el Palacio del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición, hay una sala dedicada a exhibir los artefactos usados en la lucha por cambiar la opinión de los llamados herejes. El Castillo de San Felipe, es la mayor fortaleza militar, construida por los españoles en toda América. Se comenzó durante la primera mitad del siglo XVI y fue acabado en el XVII. Está situado en el cerro de San Lázaro, junto a la ciudad amurallada. Es una sólida fortaleza de planta triangular y con paredes oblicuas, de difícil acceso para los invasores ingleses y franceses que continuamente dirimían para obtener el control de riquezas que suponía Cartagena de Indias. Situada en una posición estratégica para defender la ciudad por mar y por tierra. Varias baterías preparadas para el uso de los cañones. Impresiona el intrincado sistema de túneles que llegan incluso hasta el nivel del mar. Es el lugar que consigue atraer mayor cantidad de turistas en la ciudad.

Por último, la visita al convento de la Popa, que está en el cerro de la Galera, la mayor altura de la ciudad que ofrece unas relajantes vistas de toda Cartagena. Fue construido por deseo de la Virgen María en una orden que dio en los sueños del agustino Alonso de la Cruz para que le construyesen un monasterio en el sitio más alto de una ciudad costanera. Ese punto era el lugar de adoración de indios y esclavos africanos a un macho cabrío, al que llamaban el Cabro Uri. Cuando estuvo terminado el monasterio, se desplazó a Cartagena y arrojó al macho cabrío por la ladera y desde ese entonces, a esa vertiente se le conoce como el Salto del ******. Esa es la

leyenda. En lugar del macho cabrío, instaló la imagen de la Virgen de Candelaria, una virgen de color negro, hoy patrona de la ciudad.

Una vez visitados los lugares más emblemáticos de Cartagena, era hora de marchar hacia Barranquilla en mi ruta hacia el nordeste. Pernocto dos noches en Santa Verónica, pequeño lugar para surfistas, más bien vacío porque no era temporada de olas. Para cálculos, decir que por un euro se pagan 3.100 pesos colombianos. Los peajes son muy frecuentes, aunque no son caros. Los 120 km desde Cartagena a Barranquilla cuestan 26.500 pesos. Los precios de las comidas son moderados. Los del supermercado, no lo son tanto Llego a Barranquilla y lavo la AC de tal forma que el chaval, mientras yo tomaba un café, decide por su cuenta de petrolear los bajos. De momento todo bien, pero a las dos horas noto que se encienden luces indicadoras de un problema en batería o alternador. Desgraciadamente fue el alternador el que falló y muy probablemente debido al lavado a presión de los bajos del coche Hay problemas en la corona y en los diodos y hay que cambiarlo, pero tardarían un mínimo de 15 días en recibir un alternador original. La otra opción es la que escojo: repararlo a pesar de que al estar en garantía el vehículo tengo derecho a recibir uno nuevo, pero no me quiero quedar aquí durante esas dos semanas, que podrían ser algo menos pero también algo más. Como está la fiesta de la Independencia de Colombia y además el fin de semana pues aprovecho para visitar ver lo que probablemente sea lo más interesante de la ciudad que es el Museo del Caribe. Es un amplio edificio de seis plantas. En su mayoría está basado en medios audiovisuales. No responde a los medios tradicionales de los museos, pero resulta cómodo y vistoso. La planta sexta es la mejor y a medida que van descendiendo, va bajando el nivel de calidad hasta el punto que la sala dedicada a Gabriel García Márquez, en la planta 2, está cerrada. El Museo ha tenido tan serios problemas que incluso hubo de cerrar durante un año por problemas económicos. Afortunadamente fue abierto tres días antes de mi visita por lo que pude conocerlo.

Barranquilla es una ciudad que, en las entradas por carretera procedentes de Cartagena, está bien diseñada y es cómoda con calles y carreras (avenidas) amplias. El centro es otra cosa y resulta incómodo el moverse con la AC. Barranquilla es la ciudad donde desemboca el enorme Magdalena, río vertebrador de la economía colombiana. Colombia es un país de 1.142.000 km2, es decir prácticamente la misma extensión que España, Portugal y Francia juntas. Como no hay mal que por bien no venga, tengo la oportunidad de quedarme en el Hotel El Prado, que data de 1930 pero que ha sido completamente remozado. Un lujo de 5 estrellas en el centro de la ciudad por solo 46 euros.

Como había tiempo, visito el restaurante La Cueva, lugar donde se formó el grupo de Barranquilla en el que figuraba García Márquez durante su periodo de trabajo en El Excelsior. Tienen una pequeña sala donde exhiben fotografías del grupo. Al parecer y por las instantáneas vistas, en esa época, la influencia de Gabo no era tan determinante. También otra visita a un lugar típico donde se ofrece la rica comida barranquillera: restaurante Cucayo, donde las estrellas son los pescados fritos del río Magdalena sin olvidar los del mar como robalos, pargos y mojarras, acompañados de arroz de coco, patacón y ensaladas.

Ya tengo afortunadamente reparado el alternador por lo que prosigo mi viaje hacia Santa Marta y su Sierra Nevada con picos de más de 5.700 metros de altura, el Parque Nacional Tayrona, Riohacha y el Cabo de la Vela, en la Guajira.

Las expectativas generadas no se cumplieron. Santa Marta resulto ser una ciudad cochambrosa, en muchas zonas una especie de ciudad sin ley y parece claro que la famosa canción del tren y

del tranvía dedicada a la ciudad, ayudó a que me formase una idea que está lejos de ajustarse a la realidad. No tenía tranvía y ahora mismo ni siquiera tren. Están con la idea de reabrir la línea sólo como mercancías. Las críticas ahora se recrudecen porque dicen que tiene aeropuerto, pero no una pista para recibir vuelos internacionales.

Las playas de Taganga, para llegar con lancha están bien, pero con la AC es un peligro. Tráfico muy intenso desordenado y ningún lugar donde aparcar. La de Rodadero es una extensa playa arenosa, pero que a mí no me pareció que ofreciese nada en especial. Como sea que, en Colombia, campings propiamente dicho para AC no existen, pues hay que apañarse dónde y cómo se pueda. En esta ocasión y producto de un comentario sumamente positivo de un overlander, me dirigí al malecón de Santa Marta, después de atravesar la ciudad que más bien daba miedo y cuando llegué al malecón, resultó peor. Se hizo de noche y me quedé en un aparcamiento vigilado que tenía puertas que se cerraban a las 11 de la noche. La rumba, que así llaman por aquí a las fiestas, me despertó a las 2, a las 3, a las 5 de la madrugada y así hasta que amaneció. Pensé que acabarían con el amanecer, pero no. Me marché a las 9 y la rumba seguía con los altavoces a tope y colocados en medio de la calle rodeados de una batería de sillas. Decidido a salir inmediatamente de la ciudad, puse dirección a Minca para ver algo de la Sierra Nevada pero al ser domingo, el embotellamiento era importante. La carretera es muy estrecha e incluso me comentaron que al empinarse un poco, era peor porque había curvas muy cerradas y que en absoluto era recomendable el ir con una AC. Vuelta atrás y para el Parque Nacional Tayrona.

Aquí el inconveniente que se presentó fue que no me había puesto la vacuna contra la fiebre amarilla. Eso me echó para atrás porque me suele picar todo lo que vuela.

El día acabó bien porque me desvié a la playa de Palomino que tenía una inesperada, aunque moderada actividad turística. Buen aparcamiento, que aquí se conocen como parqueaderos. Es llamativo que con el mismo idioma, hayan palabras y frases que dificulten la compresión aunque con lo que os cuento a continuación, se entenderá mejor.

Me ha sucedido ya en algunas ocasiones, que la gente al ver una matrícula extraña, se interesan por saber desde dónde les visito. Al decirles que, desde España, una de las preguntas suele ser ¿y qué idioma se habla allí? La primera vez me sucedió me quedé verdaderamente estupefacto. Me ha sucedido en otros sitios, pero no me podía imaginar que en Hispanoamérica eso pudiera ocurrir.

Otra señora, después de saber que era de España, me preguntó qué cuantos días llevaba en Colombia...porque hablaba muy bien español. Como le dijera que ya llevaba ocho días, me respondió: ¡Ah!, entonces es por eso...

También se suelen extrañar de que no se pueda llegar por carretera hasta España. La verdad es que, ahora que ya está más cerca el día de la Hispanidad, esas situaciones dan para reflexionar un poquito. No solo por el grado de educación que puedan recibir aquí pero también por la escasa labor de Exteriores y por la magnitud que encuentra allí esa celebración. Desde Santa Marta hacia el nordeste, se comienza a notar el impacto que supone la emigración forzosa de cientos de miles venezolanos. Es un auténtico éxodo. Da mucha pena verlos andar por las veredas de las carreteras tratando de montarse en cualquier cosa que se mueva, limpiando cristales, haciendo juegos malabares en los cruces y semáforos y dedicándose, sobre todo, a vender gasolina de estraperlo. Después del contrabando, pese a todo, la venden un 40/50% más barata que en las gasolineras, así que ya habréis adivinado que éstas están vacías. La influencia del contrabando ya llega a los supermercados colombianos porque toda la mercancía llegada de Venezuela es mucho más barata.

A unos 200 km más hacia el nordeste, en el departamento de La Guajira, cerca de Riohacha, hay una zona protegida en un lugar mayoritariamente habitado por las tribus Wuayúu. Hay varias lagunas con accesos al mar que tienen afluencia de flamencos, pinzones, garzas y cardenales rojos, entre otras muchas aves. En Camarones, está el santuario de Los Flamencos y allí vi unos pocos de flamencos, cormoranes, tucanes, pelícanos y garzas.

Las noches en esta zona son hermosas con una constante brisa que te recompone del tremendo calor del día. Aquello es un desierto donde se siente mucho el implacable sol de toda la jornada. Desgraciadamente el encanto se rompió al día siguiente al tratar arrancar el motor, me encontré con la sorpresa de que la batería de arranque se había venido abajo. Otra vez a cuestas el problema del alternador. Pude arrancar con la ayuda de unas pinzas pero el voltímetro se venía abajo en cuanto encendía el aire acondicionado. La agencia oficial Fiat más cercana está en Barranquilla, a 260 km y allí me tuve que volver sin poder encender el aire. Se detectó que el alternador estaba otra vez dañado en la bobina y con las escobillas quemadas. Desde entonces estoy varado porque no había alternador para este vehículo en Colombia y como el vehículo está aún en garantía, se ha debido pedir el recambio a Europa. Me sugerían de poner cualquier otro genérico, pero he preferido aplazar el viaje hasta que llegue el repuesto original.

En esa espera estoy, aunque un poco preocupado sí que estoy porque la efectividad en la comunicación entre esta Fiat y Atención al Cliente de Fiat Europa, parece escasa. Dicen que la pieza ya ha salido de fábrica, pero no dicen cuándo, ni tampoco qué Courier se encarga del transporte. Cuando llegue, habrá que retirarla de Aduanas y esto no me inspira buenas sensaciones. Ahora mismo muchas dudas de cuándo pueda retomar el viaje. Ya se ha cumplido una semana desde el parón. Mientras tanto me quedo en un hotel en el centro de Barranquilla que es una joya, con una excelente relación precio-calidad. Se llama El Prado.

Una vez confirmado el retraso de la pieza, y con una inquietante espera de entre 13 y 16 días, sopesé de quedarme todo el tiempo esperándola en Barranquilla, o desplazarme en avión a otro destino. Opté por esta opción porque quería conocer de cerca la situación de Venezuela. Saqué billete con escala en Medellín y al día siguiente para Caracas.

VENEZUELA

El edificio de la terminal tiene medidas faraónicas y como llegué muy temprano, estaba desierto. Nada más salir de inmigración, tropecientas personas ofreciendo taxis, viajes a las islas, hoteles y, sobre todo, cambio.

Caracas es la única ciudad del mundo donde se puede vivir sin dinero...efectivo. Se está procediendo a la emisión de los nuevos billetes y la retirada de los viejos. Al bolívar le han cortado cinco ceros, al menos para paliar la sensación de agobio del manejo de millones y millones. Cuando llegué, el dólar estaba a 3.500.000 de Bs y cuando me marché a los 8 días, ya estaba en 4.500.000 Bs. Un refresco vale 2.500.000 Bs, un pollo 10.000.000 Bs y una buena comida 50.000.000 Bs. Es decir: un auténtico disparate.

Para abundar en ese disparate, decir que por la otra parte, llenar un tanque de gasolina de un coche con 50 litros de depósito, cuesta 300.000 Bs, o sea 0.10 dólar, es decir, gratis. No hay error de ceros. Con 10 centavos de dólar se llena el tanque de un coche medio. Un billete de bus cuesta 3.000 bolívares, por tanto, el contravalor de un dólar podrías pasearte 1.000 veces en un autobús. Todas las clases pasivas tienen una pensión, eso sí, de 6.500.000 Bs ó 2 USD...al mes. Imposible saber cómo manejan semejante situación. Reciben unos lotes de alimentos básicos, prácticamente regalados, pero aun así...

No obstante, el aeropuerto estaba perfectamente mantenido y la mayoría de carreteras están en decente estado. No reflejan el caos económico existente.

Aunque no se puede estar ni medio contento por la situación de la mayoría de ciudadanos, hay que decir que, llegando al país con dólares, en absoluto se nota la falta de nada, sobre todo en los hoteles, que para un occidental están a precios muy asequibles. En un 5 estrellas como el Eurobuilding, se puede dormir por 32 USD.

Las medicinas específicas de una enfermedad sí son un grave problema. Hay que pagar en dólares y no los hay. Literalmente, gente con enfermedades crónicas, se están muriendo. En los supermercados, las estanterías sí están llenas de mercancías aunque ha habido épocas de mucha escasez. Otra cosa es cómo se pueden manejar para poder comprarlas; la variedad en la oferta es mucho más reducida.

Todo parece indicar que los emigrantes que han protagonizado un impresionante éxodo, con sus transferencias regulares a familiares y amigos, son los que mantienen a los que se han quedado o se han debido quedar por diversas razones. También, pagando 70 USD en concepto de derechos de importación pueden recibir una caja de hasta 50 kilos llena con comida y artículos de limpieza e higiene, juguetes, etc.

Se habló mucho en España, hace unos meses, de que no había nada que comprar en los supermercados pero no se aclaró bien la raíz de aquella escasez. Parece que el Gobierno quiso manejar el control de precios, obligando a productores y fabricantes a vender a unos precios que no les compensaban por lo que dejaron de producir y fabricar. Una vez conseguido unos precios más libres, volvieron los suministros y me temo que eso no se explicó bien. Las comidas en los mejores restaurantes, que sigue habiéndolos, se pueden hacer por 8/10 USD. ¿Cómo se solucionan los venezolanos la falta de efectivo? Pues todo el mundo paga con tarjetas de débito o bien con transferencias. Parece demencial que a un taxi se le pague la carrera con una transferencia, pero así es.

¿Cómo lo pude hacer yo, sin tener cuenta en un banco ni una tarjeta venezolana? Cuando llegas al hotel, más de dos y más de tres empleados, te ofrecen si quieres utilizar su tarjeta de débito. Si estás de acuerdo, dices cuántos dólares quieres usar, se establece el cambio, les das los dólares y ellos te dan su tarjeta que prácticamente no tiene saldo disponible e inmediatamente hay un tercero, que es quien verdaderamente tiene saldo suficiente en su cuenta, que transfiere a la cuenta de la tarjeta que vas a usar. También te facilitan el número de cédula (DNI) y el número de pin de la tarjeta. Y ya estás listo para ir a cualquier supermercado, bar, restaurante o tienda. Tienes que ir contabilizando lo que vas gastando para volver a repetir la operación cuando escasee lo ingresado.

Para el pago a los taxis, como no tienen datáfono hay que pagarles con transferencias, imposible para nosotros si no tenemos una cuenta y por tanto hay que llevar billetes de 1 dólar. Todo esto está pasando en un país que ocupa el puesto número 10 en el ranking mundial de riquezas extraíbles del subsuelo y atención, el número 5 si se tiene en cuenta la población, solo por detrás de Arabia Saudita, Canadá, Australia y ligeramente por debajo de Rusia. Traté de ir a Los Roques o a Isla Margarita. El primer destino imposible porque se había quemado la planta eléctrica y no sabían cuándo podría ser reemplazado, pero no en menos de dos semanas. Para Isla Margarita, no pude saber la razón exacta del porqué no se podían comprar los billetes. Que no había cupo, que no había aviones, que estaban cambiando las rutas. Me quedé los 8 días venezolanos en Caracas.

Esta ciudad prácticamente no tiene interés turístico de ningún tipo. Yo solo se lo reconozco al teleférico que sube a Ávila o teleférico Warairarepano que tiene una longitud de 3.5 km. Caracas está a 900 metros de altura y Ávila a 2.200, o sea que el desnivel es importante como lo es la longitud. Aquí sí que miran la fotocopia de la cédula y no coló el que yo tuviese 27 años que es la edad de quién me había proporcionado su tarjeta; hay que pagar como extranjero, 20 USD. Los locales pagan un dólar. Los pocos museos que hay, no están bien conservados. Quizás Bellas Artes y el Museo Contemporáneo. En la Casa Natal de Bolívar, los zapatos y algunas de las pocas pertenencias del Libertador, están roídos. Todo muy descuidado y con poquísima información. Hecho constatado: no encontré ni un solo venezolano que aceptase la situación a que se encuentran sometidos. Seguro que hablé con más de 50 personas.

COLOMBIA 2

Ya era el día de la salida. Dos días escasos en Medellín, Colombia. Ciudad pujante, con muchas zonas verdes, gran ciudad deportiva por la zona del Estadio y una magnífica carrera 70, memorable por su ambiente a todas horas del día. Me supo a poco tiempo, pero fue aquí, el lunes día 13, cuando recibí la confirmación de que el alternador ya estaba en Bogotá, que viajaría al día siguiente a Barranquilla y que el miércoles estaría montado. Justo era el día cuando yo tenía reservado el billete desde Medellin. Coincidencia total.

Todo ha ido bien. Se han hecho pruebas durante varias horas y espero que el problema quede pronto olvidado. Cuando llegue a España, presentar factura y esperar que Fiat la pague, de acuerdo con lo prometido.

Mañana jueves continúo con la ruta.

En los últimos relatos no había escrito que en todo el viaje se usa el mismo tipo regulador para las bombonas de gas. Es realmente una comodidad y un quebradero menos de cabeza. Esta tónica, varía al llegar a Colombia donde se usa otro tipo de regulador y además las botellas tienen otras medidas. No obstante, aunque no hay muchos lugares, en lugares muy poblados, se pueden rellenar las bombonas que compré en Canadá. Rellené en Barranquilla y allí sacaban el gas de bombonas colombianas llenas y con un conector pasaban el gas a las mías. Tumbaban las bombonas colombianas porque decían, de lo contrario salía con demasiada fuerza. Yo, por si acaso, me retiré prudentemente a 50 metros. Al parecer, desde Colombia para el sur, hay que ir rellenando en lugares específicos, porque casi todos los países tienen sistemas diferentes, tal y como ocurre en Europa.

Volviendo a la ruta propiamente dicha, como aquel día que comencé a viajar hacia el nordeste, desde Barranquilla hacia Santa Marta, no fue nada bien y desistí de entrar al Parque Nacional Tayrona al no haberme puesto con suficiente antelación la vacuna contra la fiebre amarilla, pues como que me quedó un mal sabor, que dirían los amigos mexicanos.

Sucedió que después de la avería en el alternador me dio tiempo para hablar con varios colombianos que ya habían estado en Tayrona y que ni sabían que la vacuna fuese un requisito; en esa situación busqué alguna alternativa para visitar uno de los parques nacionales más afamados de Colombia. Me insistieron en que jamás se había dado un caso de esas fiebres y aunque yo pensé que era más ignorancia que otra cosa, después de enterarme de que había lanchas que, saliendo de Taganga, a 3 km de Santa Marta se podía llegar hasta el cabo San Juan

del Guía, me decidí a usar esa fórmula intermedia. Como quiera que excepto en esa playa, no se entraba de lleno en Tayrona, me aventuré a la picadura y creo que no pasó nada ya que iba bien servido de repelente y usaba mangas largas, calcetines y gorra.

Esta solución disminuía cualquier riesgo, pero también es verdad que el objetivo de disfrutar del parque se diluye por completo. Las lanchas, a pesar de que los guías y pilotos dicen lo contrario, pasan muy lejos de las playas y éstas ni se ven. El mar, sobre todo a la ida, hizo de las suyas y los pantocazos eran descomunales. Los asientos están sobre una banqueta de madera y ni un mal cojín que amortiguase el golpetazo. A la llegada, mucha gente en una playa muy estrecha donde ni apetecía tomar el sol. Directo al único restaurante en el que hay que sacar número para que te traigan la comida, que además era mala y cara. El precio del trayecto de la lancha ida y vuelta es de 100.000 pesos, la entrada al parque 54.500 y el seguro 2.500 que convertidos a euros equivalen a unos 50. Evidentemente no fue una buena decisión. No recomiendo esta forma de ir a Tayrona, aunque me queda la incógnita de saber cómo habría sido de haber hecho las rutas tradicionales, es decir aparcar en una de las dos entradas y recorrer con un pequeño bus hasta el aparcamiento y desde allí, andar hasta cada una de las playas más cercanas. Unas, a 20 minutos a pie y otras, hasta 2 horas y media y no precisamente por senderos planos. Me quedó el sabor de que me estoy volviendo muy cómodo.

En la misma línea, pensé de volver a visitar el centro histórico de Santa Marta, la que me había dejado tan mala impresión en mi primera visita y algo sí que mejoró, pero no lo bastante como para recomendarla.

Esta mañana salí dirección sur, hacia Bucaramanga por una buena carretera en una zona bananera como punto intermedio hasta llegar a Bogotá. La distancia es considerable, casi 1.000 km que haré tranquilamente en tres o cuatro días.

En el camino, a algo menos de 100 km desde Barranquilla está la pequeña localidad de Aracataca, conocida por ser la patria chica de Gabriel García Márquez. La casa, hoy museo, del recaudador y tesorero, es decir del abuelo de Gabo, se encuentra muy bien conservada. Pasajes de muchas novelas del premio Nobel están impresas por todo el recinto No quedan muebles originales, pero han sido substituidos por muebles de la misma época. El personal del museo es muy atento, responden a cualquier pregunta y además la entrada es gratis.

La carretera hasta Bucaramanga es anodina, pero sin embargo un poco más hacia el sur, se llega al Parque Nacional del Chicamocha del que jamás había oído ni siquiera hablar. La carretera tiene cientos de curvas pero es ancha y hay buenas vistas del cañón erosionado por el río. Hay que prestar mucha atención porque hay un tráfico muy denso de camiones con contenedores. El cañón está en la misma carretera procedente de Bogotá que llega hasta el Caribe colombiano, a los puertos de Barranquilla y Santa Marta.

Con la satisfacción de dormir, después de bastante tiempo, con temperatura fresquita ya que los 1.500 metros de altura de San Gil, en la estribaciones de la cordillera oriental, hacen que se note su influencia me acerqué a la mañana siguiente, junto a la general 45A a su paso por el departamento de Santander, al municipio de Curití, un pequeño pueblo con mucha historia y que actualmente se halla dedicado a la agricultura y con relevantes artesanías de bolsos y cortinas hechas con fibra de fique.

Con todo, lo que realmente me llamó la atención de esta zona en Santander, fue la venta de hormigas culonas que se comen fritas o tostadas. No me atreví a probarlas porque entre otras

cosas eran las 10 de la mañana y esa hora era más propicia para un tinto, que es como por aquí llaman a un café.

En un desvío en San Gil Piedemonte, está Barichara que es Patrimonio Nacional de Colombia. Majestuosas casas del siglo XVII construidas con piedra amarilla y con una arquitectura que a mí me hicieron recordar a muchos pueblos andaluces. La catedral en el Parque y la capilla de San Antonio, están en buen estado de conservación. A solo 1 km del centro está el mirador del Salto del Mico al que es obligatorio acercarse para disfrutar con sus impresionantes vistas. He conducido hasta 100 km antes de Bogotá, hasta un lugar llamado Santa Lucía, muy fresquito porque según el altímetro estamos a 2.560 metros, donde me paro a pernoctar. Es un sitio buscado en ioverlander, un poco cerquita de la carretera, pero no hay tanto tráfico porque la gente en Colombia evitar viajar desde que obscurece.

Seguí ruta hacia el sur, siempre por la 45A que es una carretera en buen estado. A veces desdoblada y otras veces simple pero bien de asfalto. Había leído que en Zipaquirá se halla la maravilla más grande de Colombia, la llamada Catedral de la Sal, que está construida en el interior de una antigua mina de sal. Hasta allí me dirigí y tengo que decir que no hubo decepción. La catedral está construida a 180 metros de profundidad o sea que para auqellos que sufran de claustrofobia no es muy recomendable.. .Hay un parking pequeño, con una tarifa plana barata y es mejor dejarlo aquí por consejos de los taxistas. La entrada al complejo cuesta 55.000 pesos, es decir unos 18 USD. Incluyen audífonos y también un estanque donde se divisa nítidamente el techo de la mina. Un video de 15 minutos de duración sobre la construcción completa el paquete.

El camino hasta la Catedral de Sal, con buena decoración lumínica, representa el Viacrucis con 14 paradas que yo las encontré muy repetitivas y todas con el denominador común de una cruz iluminada de forma indirecta. Al final, la catedral de tamaño parecido a una iglesia pequeña, y después sólo quedan dos galerías comerciales con género muy cutre, incluyendo joyerías con esmeraldas de muy mala calidad, cafeterías, venta de recuerdos. Me pareció que la influencia de Wieliczka, Cracovia, es muy evidente. La visita se puede hacer en unas dos horas.

Gloria preguntaba qué podía decir sobre seguridad en Colombia. Pensaba contestar a ese tema al terminar el recorrido por Colombia, antes de entrar en Ecuador pero ante la pregunta, respondo directamente.

Me ocurre algo parecido a lo que sentí en México. Es decir, las estadísticas están ahí y las tasas de asesinatos son las más altas del mundo, para México, Cenroamérica, Brasil y en menor medida, Colombia. Esto es innegable, pero yendo con la obligada precaución y evitando zonas y barrios conflictivos, con toda seguridad que el riesgo decrece y mucho. Colombia también sufre con los ajustes de cuentas de la gente de los cárteles. Eso no significa, que fuera de esos ajustes de cuentas, que el riesgo de un tirón, o de un asalto sea menor que, por ejemplo, en USA, Canadá o Europa, porque seguro que no lo es. Aunque solo sea porque las

rentas son mucho menores y por tanto menos formación social, más escasez, a veces pobreza, estas razones son ya de por sí suficiente para comprender que hay que extremar la precaución. En Colombia hubo un periodo donde la "moda" era secuestrar a la gente para lucrarse con el posible rescate. Parece que eso ya no les es rentable, o la participación de los cuerpos policiales es mayor o cualquier otra razón, pero ahora no se oye hablar de ese tipo de delitos. Suelo oír todos los días Radio Caracol, que sí informa de las fechorías que se producen en todo el territorio, cosa que en México no se oía, o se oía menos.

Cuando estuve en Caracas, según las estadísticas, la ciudad más peligrosa del mundo, sí que francamente se notaba algo feo y anormal en el ambiente. Todas las tiendas se cerraban a las 6 de la tarde, había una sensación de continua sospecha, el no poder enseñar un billete de 10 USD, el no poder hablar de tu proyecto ante una pregunta, el que hubiese uno y dos guardias de seguridad en un simple supermercado, en un restaurante, la falta de efectivo entre muchas otras carencias, pero no me lo ha parecido en Colombia.

Tengo que decir, que todo el mundo al verte extranjero, te avisa con el no vayas allí, no pasees por aquí, ten mucho cuidado, etc. Si avisan continuamente, es porque las cosas pasan y por eso decía de extremar la precaución evitando dormir en ciudades grandes, tratando de dormir en lugares cercanos a la Policía, Cruz Roja, Bomberos, parkings de los hoteles, dejar alguna luz exterior encendida, todo el cortinaje bien cerrado. Si alguna vez dejo la AC sola, aunque sea poco tiempo pongo alarmas y tranques en las puertas. En Colombia no existen campings para AC. En fin, el resumen es que si en todo el trayecto no te ocurre nada, tu visión no va a ser negativa y vas a ver la botella medio llena y todo lo contrario, si ocurre algún inconveniente. Colombia ha pasado por una guerra civil de muchísimos años. Se ha firmado una paz por los representantes del Gobierno, de los paramilitares, de las FARC y de otros grupos afines pero no todos la han secundado. Hay disidentes de esos grupos que no han estado de acuerdo y que ocasionalmente, han causado problemas; todo eso contribuye a ese clima de inseguridad, aunque ya no sea la constante. El ejército tiene controles y está en todas las carreteras importante con una presencia activa.

Desde luego que toda Latinoamérica es probablemente la zona más insegura del mundo pero sabiendo viajar se disminuyen sensiblemente los riesgos.

Ayer, y también hoy, por contraposición a lo escrito, me quedé en un pueblecito precioso del Eje Cafetero llamado Filandia, sin ene, junto al Parque de Bomberos. Los vecinos, se ofrecieron en tres casos y casas distintas, a que no dudase de pedirles agua o cualquier cosa que necesitase, a usar su baño, incluso una ducha. Me aseguraron de que allí nunca pasa nada, algo es algo. Prefiero quedarme con esto, al menos para que no paguen justos por pecadores.

El desplazamiento desde la Estación de Bomberos de Chía hasta el centro de Bogotá se hace en dos líneas de autobuses. La primera es de los suburbios y llega hasta el Portal de Norte. Esta línea en las horas punta es de cuidado porque meten muchos pasajeros y conducen de forma temeraria. Ya se sabe: no hay horarios, más viajes que hacen, más boletos vendidos, más beneficios.

A partir de ahí, con el TransMilenio que funciona bien y circula mucho más rápido que los vehículos privados porque tienen uno y hasta dos carriles exclusivos donde no se pueden meter coches. Muchos carteles rogando prestar máxima atención a todos los artículos personales, es decir que amigos de lo ajeno, haylos. Cada bus lleva dos unidades articuladas y a veces hasta tres. Como sea que Bogotá no dispone de Metro, esta línea es que la ofrece el mayor

desahogo para el transporte de personas. El tráfico con vehículos privados está lleno de embotellamientos y eso que hay restricciones muy fuertes para no entrar a la capital en función de que la matrícula acabe en número par o impar. En estos días estaban en fase de diálogo para la construcción de un tren elevado.

Mi primera visita fue al Museo del Oro, la mayor concentración de oro de la época precolombina en todo el mundo. Más de 35.000 piezas de oro, además de otras piezas de piedra, cerámica y conchas. Da que pensar qué transcurridos tantos años, con todo lo fundido, se vean tantísimas colecciones variadísimas y de incalculable valor.

Hasta que el Banco de la República no se decidió a hacer el Museo con la compra de piezas procedentes del descubrimiento de tumbas y pagándolas con precio superior al simple lingote procedente de los saqueos, no había material suficiente para un buen Museo porque muchas piezas habían salido del país con destino a países occidentales en su mayoría. El oro se fue perdiendo porque los asaltadores de tumbas indígenas, las saqueaban y convertían las piezas de arte en lingotes de oro. Sólo en la colección de los orfebres de la tribu de los Quimbayas, hay 25 piezas que pesan más de 250 gramos, once que, pasan del medio kilo y cinco pesan más de un kilo de oro.

Ya cerraban el museo y apetecía dar una vuelta por la cercana Plaza Bolívar, que acoge en cada uno de los cuatro lados de la plaza, la Alcaldía, el Nuevo Palacio de Justicia, la Catedral y el Capitolio. La casa de Nariño donde reside el presidente de la nación queda una cuadra por detrás del Capitolio.

A esta hora del atardecer, la carrera Séptima, la arteria más emblemática de Bogotá, está llena de todo tipo de artistas y también de menos artistas, es decir los ingeniosos habituales, en busca de monedas. Se pasa un rato muy entretenido.

Más visitas en los días siguientes. Un teleférico te lleva hasta el cerro de Monserrate desde se admira la tremenda extensión de esta ciudad. También hay un funicular, pero estaba fuera de uso por revisión.

Del complejo comercial, de construcción antigua en la cima del cerro, está como referencia, el restaurante San Isidro, lugar estupendo para almorzar y donde al cambio, a los europeos nos resulta más que asequible.

Después de la bajada, visita obligatoria del Museo de Fernando Botero que está enclavado en el barrio de la Candelaria, el lugar de la bohemia bogotana. Todas las piezas han sido donadas por el artista de Medellín, al igual que hiciera con la Plaza Botero de su ciudad natal. La mayoría de las piezas, en esta ocasión son pinturas. Reconozco que no tenía ni idea de que existiesen tal cantidad de cuadros; pensaba que su celebridad se debía solamente a sus especialísimas esculturas. Además de todos los trabajos de Botero hay una importante colección de pinturas de artistas como Picasso, Monet, Miró, Barceló, Tapies, Renoir, Pissarro y muchos más europeos. Una visita a la plaza de Paloquemao que es un mercado de mayoristas de flores y frutas y que ciertamente no me decepcionó. Allí acabé las visitas en Bogotá porque la última cosa que quería ver era el restaurante Andrés Carne de Res, que está muy cerca de donde había aparcado la AC, Bomberos de Chía.

Restaurante que está bien pero más dedicado a turistas. Varias salas de baile. El precio mínimo de una comida es de 150.000 pesos, sin IVA ni propina, que, aunque dicen que no es obligatoria la meten en la cuenta para que te quedes con mal sabor, caso de que la devuelvas porque no

quieras pagar la propina, que es de un 10%. La puedes reducir, si así lo prefieres. La carta tiene 74 páginas o sea que si no vienes con las ideas muy claras de lo que prefieres comer, te aburres de leer y de dudar.

Al día siguiente comencé la ruta para el Eje Cafetero. En Colombia hay tres cordilleras, la Oriental que es donde está asentada Bogotá, la Central que tiene como capital a Medellín y la Occidental, con Cali como principal ciudad.

Desde Bogotá, camino de la Central, se pasa de los más de 2.600 metros de altitud, a los solo 200 metros de Honda, en el valle del Magdalena alto con un calor de armas tomar. Afortunadamente, muy rápidamente se comienza a subir hasta el Puerto de las Letras, donde se alcanzan los 3.700 metros de altura, con verdadero frío porque el día no era soleado. Unos km más adelante, se entra en el Parque Nacional Los Nevados, y se toma un desvío a la izquierda, con una carretera que sube hasta cerca de la cima de Nevado del Ruiz, de infausta memoria después de aquella erupción con retransmisión en directo de la muerte de aquella pequeña. Yo subí hasta los 4.150 metros. Con un todo terreno de los forestales se puede llegar hasta Las Tumbas, que está un poco más arriba, 4.450 metros. Como me confirmasen que la bruma que ya estaba instalada, iba para peor, pues ahí acabé ese trayecto. La cima del Volcán del Nevado del Ruiz tiene una altura de 5.311 metros y siempre está activo, por lo que no es descartable que en un futuro pueda suceder algo muy serio.

La tragedia de Armero provocada por la erupción de este volcán en 1985 ha sido la mayor tragedia de Colombia, más allá de la guerra.

Bajada intensa donde hay que vigilar de no pisar mucho el freno y utilizar mucho las marchas cortas. La vista de los precipicios así lo aconseja y no es una buena idea calentar en exceso los frenos.

Por una razón u otra, en Colombia es muy difícil sacar una media superior a los 40 km/hora de promedio. Está lleno de curvas y de peajes, no demasiado caros, pero sí muy frecuentes y como casi todo lo más importante, excepto la costa atlántica, está en recorrer trozos de las tres cordilleras, las prisas no son buenas.

Así llegué a uno de los pueblos más destacados del principio del Eje Cafetero, después de pasar por Manizales. Se llama Neira y allí pernocté. La carretera esta descarnada durante no menos de 5 km bajando por una carretera, como todas las del Eje, llena de curvas donde si hay una recta de más 150 metros ya es mucho decir. Luego Palestina, otro pueblo cafetero que no me dejó ninguna impresión.

Estaba ya pensando en que, a lo mejor, la supuesta belleza del paisaje del Eje y de sus pueblos iba a ser menos, pero afortunadamente no fue así.

Mi siguiente destino fue Filandia, sin ene. Este sí que es un pueblo con magia. Sobre todo, su plaza central, aquí llamada parque, llena de restaurantes, cafeterías y tiendas de todo tipo y con un colorido en fachadas y puertas que deslumbran. Llama la atención de que no hay ninguna consigna de ningún organismo local de los colores a utilizar en la pintura. Es una mera iniciativa popular que resulta.

Ahí me quedé dos días, porque verdaderamente el pueblo es un sueño. Vale la pena comprar aquí diferentes marcas de café, todas ellas hechas en fincas de la zona. Para comer, destacar el restaurante Helena Adentro.

Más en el Eje, con otro pueblo muy afamado como es el de Salento. Aquí la mayor atracción es el Mirador, con vistas a las colinas circundantes y también al pueblo. Muchas casas y edificios bajos pintados con los más variados colores que definitivamente son la mayor atracción de estos pueblos.

Ya lo venía observando en varios municipios, pero en Salento es más ostensible. Muchos perros bien cuidados con sus dueños y bastantes de ellos, sin dueños, pero no perros famélicos, molestos o sarnosos. Son perros bien tratados. Muchas tiendas ponen lebrillos en las puertas con agua y comida para que estos menos favorecidos por la suerte, puedan mantenerse dignamente. De forma que es absolutamente normal ver a estos perros echados en cualquier parte sin reclamar nada y sobre todo sin ladrar al primer extraño que aparezca. Sorprendente, pero creedme, totalmente cierto.

Después de Salento, es el Valle del Cócora la siguiente atracción. Se sube hasta los 2.500 metros y de verdad que debido al frescor, a veces hay que esforzarse para recordar que estamos en el trópico. Todo verdísimo y con arroyos de agua cristalina.

La mañana para Armenia, tercer trozo del eje cafetero. Los dos primeros son Manizales y Pereira. Día de compras y relleno de bombona de gas y a partir del mediodía, visita el Parque Nacional del Café. Buena opción. Había una oferta en la cual se podía entrar por solo 20.000 pesos, es decir 6 euros. El precio normal es de 55.000 pesos. Ese precio incluye los viajes en teleférico y un montón de atracciones mecánicas. En la parte más lejana del parque hay una plaza muy colorida que para variar se llama Bolívar y que tiene una estación de ferrocarril con el que se puede llegar, si se desea, hasta Armenia.

Hay una visita guiada donde se explica todo el proceso de la producción del café, desde la germinación de semillas, plantación en almácigas, selección de plantas que van a ir al terreno que deben ser rectas y estar sanas. Después de la recolección, proceso de pesado, lavado, descascarillado, secado y selección para ser metidos en sacos de 60 kilos sin tostar porque cada país y cada marca, tienen unas exigencias en el gusto, muy diferentes y por tanto, el tostado se hace en destino.

Desde que comienza el proceso hasta la primera cosecha se tardan dos años y medio y el árbol vive produciendo hasta los 15 años. Me ha parecido una muy buena visita para acabar el recorrido por el Eje Cafetero.

Una vez terminado de pasear por el Eje Cafetero que, junto con la Costa, que así es como llaman aquí a la Región Caribe de Colombia, son las zonas más atractivas para visitar, empecé a bajar en latitud que no en altura, hacia Guadalajara de Buga, ciudad donde se encuentra la basílica del Señor de los Milagros. Gente había muchísima y yo diría que esta basílica es el Lourdes o la Fátima de Europa. Aquí desde luego lo milagroso fue encontrar un sitio para aparcar, tanta es la gente que viene en busca de la solución de sus problemas o dolencias, o los de un familiar, o los de un amigo. Yo me llevé el mío porque tenía la bisagra del ordenador fastidiada y en un rato me la compusieron, pero claro, eso fue en un taller y por supuesto, pagando

Ya estoy camino de Cali, capital del Valle del Cauca y una de las pocas zonas donde las montañas no son protagonistas. No llegaba muy bien predispuesto a esta ciudad, entre lo que había leído y oído, en suma, opiniónes desfavorables. Se habla de que, así como Medellín sí se ha recompuesto de aquellos tiempos de los cárteles mundialmente conocidos, aquí debido a que

no hay predominancia de ningún grupo de traficantes sigue habiendo muchos "accidentes". No quería pasar la noche allí ni tampoco conducir de noche o sea que me di prisa en coger un taxi y visitar los lugares más emblemáticos de la ciudad. El Barrio de San Antonio, Cristo Redentor, el Parque del Gato, la plaza Caicedo, Iglesia de la Ermita y el antiguo Palacio de Justicia. Muchos tours están orientados a visitar algunas discotecas parranderas. No es una ciudad con mucho interés turístico y de hecho, no vi nada que me pareciese extraordinario. Continué viaje hacia Popayán y aquí sí que me llevé una auténtica sorpresa al llegar al centro histórico de la ciudad. Todo este centro quedó destruido en el terremoto del año 1983. Se ha construido y rehabilitado con mucho esmero y siguiendo una línea muy bien dirigida. La mayoría del centro es peatonal y eso es algo muy de agradecer porque en América Latina los coches literalmente se suben por las aceras.

Todo este centro está pintado de un blanco inmaculado y solo hay edificios de dos alturas. Precioso el Parque de Caldas, que es la plaza principal, la Catedral de la Asunción, la Alcaldía, la Torre del Reloj y muy cerca, la iglesia de La Ermita. Otro cantar es el resto de la ciudad, fuera de la zona colonial. Puro caos y mal gusto a raudales. Suciedad también, pero esto no debe de ser óbice para no visitar Popayán, la ciudad blanca.

A partir de este punto la ruta sigue subiendo y se pasan dos puertos, uno a la salida de Pasto en la que no me detuve, pero sí que pude apreciar unas bonitas vistas desde la circunvalación, y el otro camino de Ipiales, al que le faltaban 50 metros para otro 3.000. El Volcán Galeras que domina la ciudad, es el volcán de mayor actividad sísmica en Colombia y uno de los 16 volcanes más peligrosos en el mundo con potencial para un desastre. Pasto tiene 400.000 habitantes... Ipiales es una ciudad anárquica y desorganizada, ya fronteriza con Ecuador y con muchos disidentes de las FARC por lo que los comercios viven atemorizados con rejas de hierro y una pequeña ventanita para pedir lo que se desee. Me paré muy poco, solo para tomar un café y hacer fotocopias preparando la entrada al nuevo país y me marché rápidamente camino del Santuario de Las Lajas. Están a solo 8 km o sea que es un paseíto, pero aquí no se puede aparcar más que con un turismo. Seguí hasta un sitio recomendado llamado Potosí. Buena elección porque hay una plaza grande y casi vacía de coches además junto a la Policía Nacional. A la mañana siguiente, la esperada visita al Santuario que es una verdadera preciosidad.

Es un estilo neogótico construido en la primera mitad del siglo pasado siguiendo ejemplos del gótico francés del siglo XIV. Es muy llamativa la construcción, pero me quedo con el emplazamiento del lugar. Encajonado entre estribaciones de la cordillera de los Andes y el río Guáitara verdaderamente es espectacular. Se dice que está construido sobre un abismo y no queda muy lejos.

Nuevamente en este santuario, católico y sito en un lugar no muy desarrollado y con importantes núcleos de población indígenas, el hecho de los milagros es punto y aparte. Hay bastantes aparatos ortopédicos colgados de algunos muros y placas en mármol y cerámica por cientos, dando las gracias a la Virgen del Rosario de las Lajas por los milagros atribuidos y favores prestados.

Ya era hora de salir para el puente internacional de Rumichaca y cruzar la frontera con Ecuador. Los precios del combustible han caído muchísimo y eso me da a pensar que en Ecuador van a ser aún más baratos. Se acaba Colombia después de 58 días y quiero añadir a lo ya relatado anteriormente, que es un país en el que resulta muy interesante la visita. Es de una enorme la diversidad de la oferta cultural, gastronómica y paisajista. Los precios son más que convenientes. Las comidas, si son de menú, regaladas.

Hay menús de 2 y 3 USD con raciones más que abundantes. Las sopas, tipo potaje, son ricas y en las parrillas, carnes muy bien preparadas. Fuera de los menús, si la elección es comer a la carta, también muy asequibles. Es gente simpatiquísima, todos muy cordiales y con una educación, a todos los niveles, difícil de igualar. El diésel, fuera de la zona del Caribe y del Eje Cafetero, pagando en efectivo se encuentra hasta 7.200 pesos el galón, o sea 60 céntimos de euros el litro y cerca de Ecuador, bastante menos. Una cerveza en un bar sale entre 1/1.20 €. Emisoras de radio emitiendo noche y día música salsa, cumbia, vallenatos, guarachas, merengues... Las vistas en cualquiera de las tres cordilleras son de ensueño. Combinaciones irrepetibles de todo tipo de verdes.

Ahora bien, no es un buen lugar para gente pusilánime o asustadiza. Hay algunos lugares donde la basura, no recibe el tratamiento adecuado, otros donde la propia población local, debido a tantos años de peligros y guerra, aún no han podido borrar esa lacra y protegen y avisan, quizás con exceso.

En el apartado de comentarios sobre la conducción, significar que, desde Bogotá a Ipiales y pasando por el Eje, hay unos 1.200 km y como mínimo, 800 de ellos, tienen una doble raya continua, y por cierto, muy bien pintada; doble raya que los colombianos, en su inmensa mayoría, se saltan a la torera, que aquí también hay toros. El trazado de las carreteras ha quedado muy obsoleto. El piso ha sido mejorado y digamos que está razonablemente bien pero no es lógico que en estos tiempos que corren, pueda haber hasta 30/40 km de doble raya continua, sin una sola posibilidad de adelantar reglamentariamente. Hacen falta muchos puentes, muchos viaductos, desdoblamientos, túneles, señalización adecuada, arcenes... Son tres cordilleras, con varios puertos entre 2.500 y 3.200 metros con fuertes rampas donde los camiones cargados las tienen que subir, a veces, a no más de 15/20 km/hora y que al no haber calzada de doble sentido ni arcén que ayuden al adelantamiento, hace que, en muchas ocasiones, aquello parezca una salida de F1 y cuando aparece el que viene de frente, desbandada total y cada mochuelo al olivo que pueda. En su descargo, sí tengo que decir que parece muy asumido por conductores de turismos y de camiones, de que esas situaciones pueden ocurrir y la velocidad nunca es alta. Algo, en este caso, es mucho.

Curiosidad de los camioneros: cuando te invitan a que les adelantes, con doble raya continua siempre, te colocan el intermitente izquierdo.

El piso, en las carreteras más importantes, suele estar bien y sin baches. En los 3.200 km hechos por estos caminos, yo diría que como mínimo me he encontrado con 100 casillas de peaje. No son caros, entre 8.000/10.000 pesos, pero muy seguidos. Todas las niñas, siempre y sin excepción, de muy buen talante y simpatiquísimas. Para acabar, muchos autobuses averiados en los laterales, casi no hay arcenes, y como a veces, no llevan los conos reglamentarios, obligatorios aquí, ni triángulos porque aquí no se usan, arrancan unas pocas de ramas de los árboles y las colocan 50 metros antes de donde está detenido, o sea que decoran el asfalto y así, por el mismo precio te avisan de un posible peligro en ciernes.

Esta noche he dormido en Potosí, Nariño, Colombia en el paralelo 0.808014, muy cerquita del ecuador y ya muy lejos de Alaska.

En el próximo, os detallo qué tal fue el cruce a Ecuador. **ECUADOR**

Ya desde Ecuador. La salida de Colombia, para la AC fue genial ya que solo tuve que entregar el resguardo de la importación temporal. Estuve sólo dos minutos y me fui a buscar la oficina de

Migración para sellar el pasaporte. Ya de lejos se veía lo que iba a ocurrir: una inmensa cola para venezolanos y otra menos inmensa para otras nacionalidades. Hubo que recurrir a la picaresca porque aquello tenía pinta de ir para varias horas de pie. En la cola de otras nacionalidades, ofrecían llegar mucho antes a las ventanillas pagando la correspondiente coima. Aunque no sea precisamente una buena prueba de ética, yo acepté porque se me hacía un mundo estar allí seis o siete horas de pie. Aun así, fueron algo más de dos horas de espera porque los ordenadores se habían venido abajo.

Al terminar, a la salida del edificio me esperaban los que habían contribuido al coladero: cuatro señores para repartirse los 10 USD acordados.

Al cruzar el río Rumichaca se entra en Ecuador. Diez minutos para Migración y un poco más en Aduanas para la importación temporal del vehículo, porque anotan todos los detalles de la AC e incluso salen para inspeccionarla ligeramente y toman varias fotos. Es gratis la importación temporal y tampoco hay que pagar nada por el seguro porque justamente en estas fechas el gobierno acaba de promover algunas medidas para promocionar el turismo y ellos se harían cargo de la responsabilidad civil. La importación es por 90 días y de atrasarse un solo día, hay que pagar la friolera de 380 USD por cada día de retraso.

En Ecuador, la moneda oficial es el USD, por lo que todos los cálculos se agilizan. Para la moneda fraccionaria, sí hay moneda ecuatoriana siguiendo el patrón de 1,5,10,25 centavos y han añadido una moneda de 50 centavos, valor que no existe en los Estados Unidos. De haber conservado moneda fraccionaria de Estados Unidos, tiene valor legal y se acepta en comercios, sin más. Es decir que, tanto en Panamá como en Ecuador, podemos sacar USD en cualquier cajero automático.

Destaco que a la entrada en el país no es necesario rellenar ni un solo impreso. Todo queda digitalizado.

Con respecto a carreteras, los trazados son nuevos, sobre todo en las rutas importantes con lo cual se mejora y mucho la velocidad media. Muchas de estas rutas son de dos carriles en cada sentido. Es bastante más tranquilo que conducir por Colombia.

La gran sorpresa es que el precio del diésel es de 1,037 USD por galón, es decir 0,24 € por litro. Excepto en la ciudad fronteriza de Tulcán donde sólo llenan a vehículos con placas ecuatorianas, a partir de ahí, no hay limitaciones para repostar, excepto a vehículos de carga. O sea, combustible para nosotros, regalado. Imagínense llenado de 80 litros por algo menos de 20 €.

La primera noche la pasé en las instalaciones de los Bomberos, en Bolívar y la siguiente fue en un aparcamiento en pleno centro de la ciudad de Otavalo. En esta ciudad destacan las artesanías textiles y de cueros. Ambiente muy relajado y con visitas a pueblos cercanos como Cotacachi donde residen varios cientos de estadounidenses que han escogido la zona para residir. Estamos entre 2.600 y 2.800 metros por lo que la ausencia de calor, está garantizada. En esta zona están los volcanes de Cotacachi y el de Imbabura que da nombre a la provincia. El primero con casi 5.000 metros de altura y el segundo con más de 4.500 metros. Hay una laguna, llamada Cuicocha formada por una erupción de Cotacachi que es de una belleza sublime y se encuentra en una reserva ecológica.

Camino de Quito, se encuentra la laguna de San Pablo en la comunidad llamada Araque, donde quizás por estar muchas construcciones sin pintar, no resulta una zona muy atractiva a pesar de tener la laguna, cuando sí que lo podría ser. Está comprobado que la labor de los regidores locales, sobre todo después de varias generaciones puede hacer que una localidad resulte atractiva, o, por el contrario, resulte antiestética y hasta desagradable como es Araque.

El Monumento a la Mitad del Mundo, está muy cerca de Quito, un poco al norte. Es un complejo bastante extenso y agradable para visitar. Este es el lugar para ver el deseado 0°0′0″. Es la atracción más visitada de Ecuador. La separación de los dos hemisferios está representada por una línea amarilla que arranca en la dirección este-oeste. La cierto es que hoy con la nueva tecnología GPS, se sabe que en realidad esta línea pintada, está 240 metros más al sur del verdadero ecuador. De hecho, con el GPS de nuestro teléfono y situándose sobre esa línea amarilla, se observa esa pequeña diferencia. Hay que admirarse de que esos datos los obtuvo una delegación francesa, con una colaboración española, entre 1736 y 1744, o sea que el error fue muy pequeño.

Para nosotros, que somos de tantos kilómetros, viene a cuento recordar que de estas mediciones y estudios se derivó posteriormente el Sistema Métrico Decimal, y por tanto se pudo determinar la unidad de medida de longitud, es decir el metro, que no es sino la diezmillonésima parte de un cuadrante terrestre, o más cómodo, 10.000 km.

Este complejo resulta un lugar agradable. Consta de una avenida muy ancha que da acceso a la entrada al recinto y se puede visitar el monumento a la Mitad del Mundo que es la atracción principal y en el que puede subir los nueve pisos y desde allí divisar todos los alrededores. También es posible ver una maqueta del centro de la ciudad de Quito, una capilla en cada uno de los cuatro puntos cardinales y un planetario. No faltan las inevitables atracciones, tiendas de recuerdos y restaurantes para turistas. Los fines de semana vienen grupos que realizan danzas típicas de esta región.

Se pueden ver distintas curiosidades, como que un huevo mantenga el equilibrio sobre un clavo, pesarse y comprobar la ilusión que se pesa un kilo menos, ver que el agua no forma remolinos cuando se abre el tapón de un recipiente, tomarse la foto de dar un saltito y pasar de hemisferio norte a hemisferio sur. La entrada al recinto cuesta 7.50 USD para los extranjeros.

Es conveniente estar bien al tanto de donde se aparca la AC. Hay aparcamiento público en una calle muy ancha, pero es territorio conquistado y dominado por las gorrillas de turno y es mejor dejarlo en los parqueaderos privados.

Desde este lugar, en la carretera que sigue para la costa, hacia Esmeraldas, a unos 60 kilómetros, hay dos lugares dedicados al avistamiento de aves en el municipio de Mindo, donde se encuentra un bosque nuboso que crea un microclima propenso para el avistamiento de mucho tipo de aves. Hay dos mariposarios, orquidearios, varias cascadas y la posibilidad de hacer excursiones por sendas. Se puede descender el río Nambillo con unas embarcaciones rudimentarias hechas con cámaras de ruedas de camiones, hay tirolesas, un pequeño teleférico que aquí llaman tarabita... No es un sitio para aburrirse, que además está despegando bastante deprisa a causa de los alicientes que ofrece.

Estuve dos días en Mindo y al siguiente me fui a ver la Reserva de Bellavista, en la zona de Tandayapa. Hay que salirse de la carretera y por una pista de 12 km se llega. No está en mal estado, pero no es una senda fina y se pasa desde los 1.300 hasta los 2.300 metros. Hay que tomárselo con calma, o no ir. Muchos colibríes en los bebederos dispuestos en la reserva y la verdad es que no dio para mucho más, así que puse rumbo a Quito que queda a 80 km.

Tiene la capital un centro histórico enorme o sea que hay que prepararse para hacer bastante ejercicio. Casi todo está dispuesto en la ciudad en un eje longitudinal que va de norte a sur y que es bastante plano, pero para todo lo que está, sobre todo al oeste, las cuestas son de las buenas y como la altitud va, dependiendo de la zona en Quito va desde los 2.800 metros hasta

los 3.000, si se mueve uno con prisas, a esa altura, como la presión atmosférica disminuye, la presión del oxígeno comienza a reducirse y esto influye en el cansancio. La ciudad está rodeada de los volvanes Rucu y Pichincha los dos de casi 5.000 metros de altura. En las faldas del Pichincha tuvo lugar la batalla donde el general Sucre sei impuso a las fuerzas realistas y Ecuador pasó a engrosar la Gran Colombia, de la que muy poco tiempo después, también se independizaría.

El clima de Quito es excelente, días de 15° y noches 8° casi de forma continua. No es para bañarse, pero para eso están las playas del Pacífico que ahí sí que pega el calor y esa será la razón, por la cual, casi con toda probabilidad no vaya a Guayaquil y a la zona de Esmeraldas. Calor y mosquitos, no son mi elección. He visitado ya, en los tres días que llevo por la ciudad, muchos puntos de interés. Son numerosísimos y se agradece, por la calidad de la conservación, que la Unesco nombrase a esta ciudad, el primer Patrimonio Cultural de la Humanidad. Como casi todos los centros históricos de América Latina la gran parte son edificios religiosos, aunque no falten los civiles.

No recuerdo de haber visto nunca tantas iglesias monumentales en tan poco espacio de terreno. Alguien calificó a la ciudad como el claustro de América. Todos los edificios monumentales pintados de riguroso blanco y las casas privadas en tonos pasteles. La Iglesia de San Francisco, la de Santo Domingo, la Catedral junto con la Basílica, que aún no he visitado, son centros religiosos de arquitectura importante y estando tan cerca uno del otro, vale la pena repetir. El Trole recorre la ciudad de Norte a Sur de forma muy frecuente. Quizás cada 5 minutos y cuesta 0.25 centavos de dólar y para niños y tercera edad, sólo 12 centavos. Es la forma ideal de llegar al centro histórico donde hay tres o cuatro estaciones para escoger dependiendo de las visitas que se programen.

En Ecuador resulta barato todo, excepto el alcohol que es francamente caro. Como sea que en Colombia tampoco es barato, ya se sabe...

Ya tenía reservado billete para ir a las islas Galápagos y eso será este sábado. Vamos a ver qué tal se dan los ocho días que pienso estar. Animales, peces y lectura es el plan.

Ya estoy de vuelta de Galápagos. Ocho días bien aprovechados. Hasta ahora, el futuro de los humanos dependía de las islas, ahora el futuro en estas islas, depende de los humanos. Esto lo leí en el centro de Interpretación en Puerto Baquerizo Moreno y cuando acabé mi visita a las islas, me pareció una reflexión muy oportuna. No es que haya un turismo masivo, ni mucho menos, pero al parecer, el límite establecido de 120.000 visitantes por año, se supera ampliamente. Se calcula que son unas 200.000 personas las que llegan, a través de cualquiera de los dos aeropuertos, Bartra o San Cristóbal, a lo largo de un año. Bastante vigilancia para evitar que se introduzca frutas, comida o semillas procedentes del continente, pero es muy difícil conseguir que esas ordenanzas se puedan cumplir; además, cuando ya se está en cualquier isla de las Galápagos, aunque también hay un leve control de inspección en el puerto para el cruce entre islas, en la práctica carecen de una estricta vigilancia.

El galápago de estas islas es una especie parecida a las tortugas que habitaban en gran parte de Europa y deben su nombre a la cantidad de estos quelonios que habitaban sus islas. Las islas son de formación volcánica. Hay varios volcanes y uno de ellos, el Wolf, en la isla San Cristóbal tiene 1.800 metros de altura. En Santa Cruz e Isabela, también los hay, aunque más bajos. La flora y fauna están muy influidas por la falta de agua y el paisaje es bastante desértico.

Parece constatado que el número de individuos pertenecientes a cualquier especie de animales, disminuye drásticamente cada año. Las más castigadas, han sido las tortugas gigantes, que han pasado de ser casi un cuarto de millón, cuando se descubrieron las islas en el siglo XVI, a unas 3.000 que son las que quedan en la actualidad. Los balleneros, solían parar aquí y cazaban las enormes tortugas para alimentar a las tripulaciones. Ese descenso en la población afectó también al frágil ecosistema alterando la biodiversidad y por tanto afectando a otras especies. Se pueden ver, además de tortugas gigantes, las de carey, verdes, iguanas terrestres y marinas, lobos marinos, lagartos, fragatas, pelícanos, cormoranes, pinzones, piqueros de patas azules, tiburones martillo, tiburones de arrecife, caballitos de mar, mantarrayas, muchísimos pájaros pequeños, unos parecidos a los canarios y otros como gorriones, llamados pájaros vampiros. Seguro que me olvido de alguno más. Muchos de ellos son endémicos, es decir restringidos a este archipiélago. Como curiosidad, comentar que hay una cerveza artesanal, que se comercializa con el nombre "Endémica".

La población de las islas va aumentando, a pesar de que hay muchas trabas para que la gente obtenga la residencia. De hecho, ni siquiera los ciudadanos ecuatorianos del continente se pueden domiciliar aquí, si no cumplen determinados requisitos. Hay que tener un permiso de trabajo, que desgraciadamente se falsifica muy a menudo; estar casado o formar una pareja de hecho con algún local, que también se obtiene de la misma fraudulenta forma. Los extranjeros no podemos estar en el conjunto del año, más de 60 días en las islas, de forma continuada o fraccionada, pero, aun así, oído de los locales, las poblaciones y las construcciones van creciendo, y de forma rápida.

En Islas Galápagos viven unas 25,000 personas. Son trece islas con una cierta extensión, de las cuales, solo tres están habitadas, Santa Cruz, la de mayor población con casi la mitad, San Cristóbal e Isabela.

La diversidad de las especies es enorme pero lo que más llama la atención es lo apacibles que son todos los animales. Los lobos marinos, deambulan no solo por las playas, sino que entran a los paseos marítimos, se acuestan en los bancos para el descanso, en principio para las personas, cruzan las calles y se paran donde haya pescado, por ejemplo. Realmente sorprendente. Parece ser que la ausencia de depredadores es lo que más contribuye a que se muestren tan apacibles. El conjunto del archipiélago es un Parque Nacional y como tal, requiere que se cumplan unas normas de conservación y buen trato a todo lo que se encuentra dentro del Parque. La entrada, a pagar en cuanto se llega a la primera isla, cuesta, para los extranjeros, 100 USD por persona y mucho menos para los ecuatorianos. También es necesario pagar una tasa de traslado de 20 USD que se realiza cuando se saca la tarjeta de embarque.

La temperatura fue excelente. Durante el día 22°, por las noches 15°. La distancia al continente es de 1.000 km y el avión tarda una hora y media a Guayaquil, donde casi todos los aviones hacen escala, y dos a Quito. Hay cinco o seis vuelos diarios en su gran mayoría procedente de Guayaquil o Quito. Los billetes de avión para extranjeros, dependiendo de horarios y fechas suelen estar, ida y vuelta, entre los 380 y 500 USD. Yo fui con Latam, y también lo hacen Avianca y Tame. Los viajes en las lanchas entre islas, cuestan aproximadamente unos 30 USD. A veces, se puede conseguir en 25 USD. Es importante reconfirmar la salida, porque se oye con insistencia que a veces te dejan fuera del cupo.

Los precios en una isla para dormir, serán caros o no, dependiendo del buscador donde se localicen, pero en contra de lo que pudiera parecer, debido a que ya hay establecida bastante competencia, los hostales y casas particulares, si se consiguen en el buscador Airb**, se pueden

obtener en 20 USD e incluso algo menos. Quizás en temporada alta, no sea tan fácil, pero me informé, y parece que seguro se encuentran por algo menos de 30 USD. De querer hoteles de mayor rango, los precios sí que son caros y algunos, injustificadamente caros.

En la isla de Santa Cruz, en Puerto Áyora, hay una calle conocida como la de los quioscos, donde hay una exagerada oferta de langostas. Una de 750/900 gramos te la dan por 15 USD. Hay que regatear un poquito para llegar a ese precio, pero se consigue puesto que lo tienen asumido. Las hacen a la parrilla y desde luego son expertos. No todo está igual de barato, para nuestra percepción de lo que es caro o económico. Si comes cerdo o pollo, sí que es caro. El pescado, barato.

Con las excursiones se puede ir prácticamente a todas las islas, con el riesgo de encontrar un paisaje, tanto terrestre como marino, bastante similar, aunque todas tengan su particularidad. Las más conocidas aparte de las habitadas, son Floreana, Española, Pinta, Santiago y Fernandina. Con respecto a las excursiones, ahí sí que hay que aclarar que son muy caras. Por ejemplo, una excursión donde haya que montarse en una lancha y esté a meda hora del puerto, va a ser casi imposible que salga por menos de 80 USD y si está algo más lejana, 120 USD que es lo que, por ejemplo, yo pagué en la excursión a Los Túneles, Isla Isabela. Fueron cuatro horas, aunque de buceo, poco más de una.

En los ocho días, visité tres islas lo cual ahora me parece que es un poquito demasiado y habría que quedarse hasta los 10 días, o ir a sólo a dos islas. En general, todo lo que se pueda hacer en bici o andando, es más saludable y el bolsillo lo va a agradecer. Es conveniente llegar a una isla, por ejemplo San Cristóbal y salir por el otro aeropuerto, es decir el de Baltra y así se evita una lancha, que cuando el mar está movido, no es ninguna alegría y además, se evita un trayecto Para los taxis, cambia la tarifa en función de las islas, pero en general, entre 1 y 1,50 USD. No llevan taxímetro.

Ya retomé lo que me faltaba por visitar en Quito y valió la pena, sobre todo, por la fundación del pintor indigenista Oswaldo Guayasamín. En esta fundación hay dos edificios, uno la que fue su última casa que esta exactamente tal y como la dejó. Conserva muchas obras de arte que fue adquiriendo en el transcurso de su vida y que donó al país. Muchas obras de artistas españoles reconocidos, entre otros muchos europeos. El otro edificio, que es realmente el de más valor, es la Capilla del Hombre. Genial exposición de los trabajos más representativos de toda su vida artística.

Otra visita que no debe de faltar es la de la Basílica, con unas proporciones gigantescas y construida en estilo neogótico, a finales del XIX y fuera de monumentos, un lugar muy visitado es el teleférico de Quito, que sube hasta los 4.050 metros y donde hay que subirse con algo de abrigo porque hace bastante fresco. Decidí de improviso subir con mangas cortas de camisa y bien que me arrepentí. Se observa desde arriba, una espaciosa vista de casi toda la ciudad que se extiende de forma longitudinal, de norte a sur a lo largo de casi 20 km. Hay una avenida de volcanes mirando hacia el este, y estando el cielo claro, se pueden ver desde el Cayambe hasta el Chimborazo, que es el más alto de todos ellos.

Imperdible igualmente es acercarse a la Iglesia de la Compañía (de Jesús). Es estilo básicamente barroco, pero como se tardaron más de siglo y medio en acabarla, se ven detalles de estilo plateresco, incluso mudéjar y churrigueresco. Pocas iglesias se pueden encontrar, donde quiera que se mire, con la espléndida ornamentación que se ve aquí, incluido los techos de la iglesia y el de todas las capillas. Es algo espléndido, solo enturbiado porque te cobran 5 dólares por entrar

a una iglesia. A los locales les cobran la mitad. No me extraña que Fernando Vallejo haya escrito La p*** de Babilonia. Les pregunté si era la misma tarifa caso de ir a rezar, pero nada, cero contemplaciones y a pagar a los jesuitas.

Visité también el barrio de Guápulo y la Plaza Foch, que los encontré prescindibles. Una última visita al barrio de la Ronda a degustar la bebida más típica de Ecuador, aunque sea originaria de Colombia: el canelazo. Hierven agua con canela, naranjillas, ahora la moda es usar las moras, además de hierbaluisa y aguardiente de caña al gusto, que se sirve al final. Se puede tomar calentito, del tiempo o bien frío.

Finalmente, después de las compras de rigor, di por acabado mi periplo quiteño, el cual de veras me ha encantado.

Buena carretera, camino del sur, autovía Panamericana, muy amplia y también conocida como E35, para llegar al Parque Nacional Cotopaxi, al que se llega tras un desvió de la general pero igualmente carretera en muy buen estado. En Ecuador hay algún que otro peaje, pero extremadamente económicos ya que se paga solo 1 dólar.

Se llega al Parque y te dejan estar dentro hasta las 18:00 pero si no quieres salir, registrándote, te puedes quedar a dormir en dos o tres lugares apropiados. En uno de ellos, desde la laguna de Limpiopungo se disfruta de unas vistas espectaculares del volcán, que tiene 5.897 metros. Se puede subir más con la AC hasta otro aparcamiento que ya está a 4.200 metros. Tanto en la laguna como en el segundo aparcamiento, si se camina un poco deprisa, ya se nota el soroche o mal de altura. Los últimos 10 km hasta el segundo aparcamiento son de una amplia pista de tierra, solo que, debido a las lluvias, hay formados algunos canales que hacen un poco incómoda la ruta, aunque nada serio. Caso de que se quiera seguir subiendo, se puede ir caminando y llegar hasta el refugio, que se encuentra a los 4.800 metros. La entrada al Parque es gratuita y de querer pernoctar, igualmente se puede hacer de forma gratuita.

Como necesitaba Internet para hacer alguna llamada, me bajé hasta la entrada del parking donde sí hay señal de Internet, aunque no hay Wifi disponible y además era menos frío. Sitio muy bueno para pasar la noche con agua y servicios, todo impecablemente limpio. No hay lugar para tirar basura o sea que hay que llevarla hasta estar fuera del Parque Nacional.

El siguiente tramo, fue al día siguiente, camino de la Laguna Quilotoa. Es un espectáculo de ruta. Increíbles y maravillosos paisajes. Hay dos puertos de montaña que llegan hasta los 4.000 metros que es también la altura a la que está situada Quilotoa. Si la carretera es increíblemente hermosa, la laguna es de una espectacularidad sublime.

Se puede pernoctar en el parking de la pequeña aldea del mismo nombre. Sitio muy tranquilo y con vigilancia las 24 horas. Yo estuve completamente solo porque los pocos turistas que hay, son de hostales. No hay señal de Internet, pero en caso de necesitarlo, hay varios cafés y hostales que disponen de Wifi. Por la entrada a la aldea y al mirador de la laguna, hay que pagar 5 USD, aunque me permitieron "negociar" y me dejaron pasar por 3 USD.

Quería hacer unas gestiones comerciales en Ambato y allí me dirigí. Es una ciudad que no dio buen feeling y preferí buscar un parking cerrado y con puertas de hierro que resultó ser un polideportivo al que por aquí llaman con un rimbombante Coliseo Cerrado de Deportes. Pernocté dos noches mientras hacía esas indagaciones. Si algún día pasáis por la región, recordad que de querer comprar chaquetas de cuero o, cualquier otro artículo en cuero de muy

buena calidad, lo podéis hacer en Quizapincha, también escrito Quisapincha. Zapatos de cuero en Cevallos. Diseño y precio.

Para recibir el primero de octubre me hice una excursión inolvidable. Desde Ambato a Riobamba se puede comenzar tanto dirección sureste como suroeste porque las dos rutas rodean la mole del Chimborazo. La parte este es la más frondosa, la occidental es casi desértica y me tocó hacerla al atardecer, con sol de espaldas, ideal para que refleje ese desierto, con muchísimas vicuñas. Todas hacen lo mismo cuando se acerca un coche: no huyen, pero te dan la espalda. El Chimborazo, 6.264 metros de altura, no es la mayor altura de la tierra con respecto al nivel del mar, que evidentemente es el Everest, pero debido a la forma achatada de la tierra por los polos, el Chimborazo es el que está más lejos del centro de la tierra y también es el más cercano al sol. La carretera sube hasta los 4.400 metros. El filtro de aire no estaba en las mejores condiciones de limpieza y como me paré en una ocasión en un fuerte repecho para hacer unas fotos, luego me las vi y deseé para salir de allí porque no había forma de que la AC avanzara. Eso sucedió a unos 4.200 metros de altura. Me dejé ir hacia atrás 200 metros, con muchísima precaución, hasta donde el repecho disminuía y llorando-llorando, empezó a moverse cuando lo intenté por enésima vez. Ya me veía acompañando a las vicuñas.

En esas inmensidades, no había ni señal de internet ni tampoco de teléfono. Para desdramatizar este hecho, contar que un ciclista cargado con dos bolsas laterales enormes, que subió hasta los 4.400 metros, paró a mi altura y se ofreció para ayudarme. Me sentí muy pequeñito. A la mañana siguiente para evitar cualquier inconveniente posterior, lo primero que hice fue limpiar el filtro ya que no había el repuesto original, aunque creo que lo encontraré pronto, presumiblemente en la ciudad de Cuenca.

Riobamba fue mi próximo destino después del colosal volcán. Esta ciudad fue la cuna donde empezó la República y además fue la primera ciudad fundada por los españoles en Ecuador. Tuvo mayor relieve de lo que tiene ahora, pero todavía permanecen bonitos edificios, neoclásicos y barrocos construidos en la época colonial y que están bien conservados. Como anecdótico resaltar que hay que ir al mercado de La Merced, en el centro de la ciudad. Hay una competencia feroz llamando a cualquier posible cliente para que entre al patio de comidas. Se disputan el vender el cerdo asado, que aquí llaman hornado, pero llamando a los visitantes con tremendos gritos, ofreciendo un pedacito para hacer la degustación. Las más aguerridas, son las que más venden. No había pensado nunca que la competencia pudiera ser tan salvaje y despiadada, porque viendo lo que se ve, se intuye que fácilmente llegan a las manos.

Al día siguiente para Baños del Agua Santa por una carretera mediocre que pasa por Penipe y desde donde ya se comienza a ver de frente el volcán Tungurahua, que tampoco es cualquier cosa: 5.023 metros. Según cuenta la historia, en una batalla entre los guerreros indígenas comandados por Rumiñahui y los españoles, dirigidos por Benalcázar, cuando ya casi habían vencido los guerreros indios, se produjo la erupción del volcán Tungurahua y las tropas, aterrorizadas por la erupción, se retiraron de la batalla.

La atracción más nombrada de esta zona es el Pailón del Diablo. Bajar se baja bien, pero subir cuesta y mucho ya que aquello tiene mucha pendiente. Desde abajo, donde cae el agua hasta el aparcamiento, se tardan 40 minutos de mucho desnivel. La cascada y la posa donde se precipita el agua son soberbias y pagó la subida.

Sin poder decir que ya comienza el calor, el aparcamiento del Pailón está a 1.400 metros de altura y se nota que el clima está cambiando. Me he encontrado muy a gusto en toda la zona andina, con alturas entre 2.600 y 3.500 que yo he agradecido mucho y ahora toca ir bajando

hasta la provincia ecuatoriana de la Amazonía. Vamos a ver si los mosquitos se comportan. Yo les voy a ayudar a comportarse con altas dosis de repelente.

La próxima provincia hacia el oriente, es la de Amazonía y hacia allí que me dirigí, sopesando la posibilidad de que hubiese mosquitos, pero en este caso, como en tantos otros, me venció la curiosidad. Al parecer, o no los había, o no se fijaron en mí y así continué sin sobresaltos, hasta llegar a Palora que es una ciudad insulsa y que visité porque estaba en la ruta hacia Cuenca. También, porque en Ecuador es la cuna de la pitahaya, una de mis frutas preferidas. Dormí junto al mercado, en plena avenida principal y no hubo muchos ruidos, más allá de los de la chavalería con sus motos, fenómeno mundial e imparable. Afortunadamente, a las 11 de la noche, ya dejaron de malgastar gasolina.

Ruta para Macas, bastante anodina y nada de especial interés. Aquí encontré una dirección facilitada por algún overlander y pernocté en un sitio perfecto, junto a la entrada al parque Rivadeneira.

Al día siguiente proseguí camino hacia Cuenca, y esta ruta sí que fue una muy agradable sorpresa. La carretera en pocos kilómetros sube desde los 500 metros, la más baja desde que dejé el Caribe colombiano, hasta los 2.600 metros, es decir de un calor moderado al fresquito de la sierra ecuatoriana y además de ese regalito, la ruta es muy atractiva, desde pasados unos kilómetros más allá de Méndez, hasta Sevilla del Oro. Son 135 kilómetros de una belleza indecible. La carretera es la transversal austral, E40.

Campos cultivados en las empinadas laderas de las montañas que dan un colorido como en pocos sitios se pueden ver. Desde mi punto de vista, esta ruta es imperdible, a pesar de la mediocridad de los kilómetros anteriores a Palora.

Dormí en Pallatanga, junto a Sevilla del Oro, al lado de una iglesia que estaban reformando. Calma chicha.

Desde allí, la carretera sigue siendo atractiva, aunque va descendiendo el nivel de encanto y así hasta llegar a Cuenca que es una ciudad que mantiene el esplendor de tiempos pasados y donde además de las dos catedrales, la vieja y la nueva, las iglesias de Santo Domingo y la de San Blas y el teatro Sucre, hay una cosa primordial que ver y es la confección del famosísimo sombrero panamá, que no es oriundo de Panamá como su nombre pareciera indicar, sino de la costa ecuatoriana, cerca de Guayaquil y que posteriormente se manufacturará en esta zona de la serranía. Además de la ciudad de Cuenca, también son productoras las localidades de Sigsig y Gualaceo.

En la empresa que dirige la familia de Homero Ortega, que es la que tiene el museo más

significativo y donde también se pueden apreciar algunas de las fases más tardías de la confección, te pueden ofrecer un sombrero desde 30 USD hasta los más de 300. Si acaso, no estás contento con esta última elección, lo puedes encargar, con la máxima calidad, ligereza y hecho a tu medida, pero su precio entonces puede alcanzar los 2.000 USD. Siempre va a haber caprichosos. Yo me compré uno de la escala más módica que casi seguro me va a dar el mismo avío.

Visité el museo de Pumapungo que está en la zona de la Iglesia de Todos Santos y que es también una zona arqueológica que patrocina el Banco Central de Ecuador. Muy buen museo con diferentes salas temáticas. En la planta superior se exhiben atuendos del día a día de muchas zonas ecuatorianas, también otros más coloridos para días festivos y muchos objetos domésticos, incluidos utensilios de cocina y comida. En la planta inferior hay una completa colección de numismática y contiguo al edificio del museo, está la zona arqueológica. No quisiera acabar este pequeño relato sobre Cuenca sin incluir un lugar donde es obligación pernoctar. Se llama "Tu Parada en Cuenca".

Es un hostal overlander donde también puedes dejar tu AC. Miriam, es la propietaria de este lugar, simpatiquísima y con ganas de agradar a cualquier visitante. En esta casa que dispone de un buen garaje capaz para 4/6 vehículos en función de los tamaños, hallarás baño con agua caliente, cocina exterior con una barbacoa; dispone también de vaciados de aguas negras, cosa muy poco usual en Ecuador y Wifi rápido. Está muy cerca del centro donde se llega a pie en solo 10 minutos y el sitio es seguro y recomendable. Toda la familia es encantadora y la verdad es que sientes que es una pena tener que seguir camino.

Desde Cuenca hasta Huaquillas, que es la frontera con Perú, la ruta tiene poco interés. Eran las 4 de la tarde al llegar a la frontera y preferí cruzar porque no se veía mucho tráfico y pensé que a la mañana siguiente el tráfico iba a estar más espeso.

PERU

En la parte peruana y al igual como sucediese a la entrada a Ecuador, otra vez muchos venezolanos haciendo su particular cola mientras que a los viajeros con pasaporte distinto, nos facilitaban los trámites migratorios.

Importante saber que, para salir de Ecuador, dos kilómetros antes de donde se hallan los edificios de Migración entre los dos países, hay unas oficinas CEBAF, Centro Binacional de Atención Fronteriza, que es donde se debe devolver el original de la importación temporal de vehículos que se hizo cuando se entró a Ecuador. De no hacerlo, hay que rehacer lo andado. Después de ese trámite, en la frontera propiamente dicha, se sella la salida del Ecuador y también la entrada a Perú. Llama la atención que llegas antes a la oficina de Migración de entrada a Perú que la de salida de Ecuador. Cosas raras veredes, Sancho...

Con estas formalidades hechas, es cuando se hace la nueva importación temporal del vehículo a Perú. Están en el mismo edificio y no es complicado. No tenían intención de inspeccionar el vehículo, pero al tratarse de una casa rodante, decidieron visitarla. Me dieron permiso de inmigración y el de la importación para el vehículo por 90 días. Todo gratis, pero en caso de sobrepasar la estadía, hay multa de 380 USD por día excedido tal y como ocurrió en la frontera con Colombia.

En caso de fuerza mayor y tener que salir del país de forma imprevista, se puede detener la estancia de esos 90 días, solicitándolo en cualquier oficina de Aduanas del país, pero me avisaron de que no era conveniente de que sucediese algo "imprevisto", como si eso fuese posible, ya

que había mucha burocracia en la tramitación. La detención de ese reloj es similar en todos los países por donde voy cruzando y habría que dejar la AC en un centro habilitado para esa función para que tuviese validez.

El seguro para Perú cuesta 20 USD para un mes y 35 USD para dos meses. Yo opté por la segunda opción por no tener aún decidida la extensión de mi estancia en Perú. Este seguro no cubre los daños a los vehículos sino solo a los pasajeros. En el mismo edificio para sellar la entrada a Perú, hay una oficina de información donde proveen de folletos turísticos y dan oportunas explicaciones sobre las zonas a recorrer. Es sin duda un detalle esperanzador, pero que rápidamente al adentrarse en el país, esas perspectivas empiezan a diluirse. Esperemos que solo haya sido una rápida y negativa percepción y que el día a día se encargue de llevarme la contraria. De momento, al llegar a Tumbes, ciudad fea y destartalada como pocas, las tarjetas que habitualmente uso, no son aceptadas, el precio del diésel se ha cuadriplicado con respecto a Ecuador, el seco clima convierte todo en aridez y se palpa en el ambiente que el orden no va a ser la característica del país. Algo que tenía olvidado se presenta en la conducción: el sonido del claxon es permanente.

Hay una frontera, pero yo diría que, aunque físicamente no la hubiese, sentiría que estoy en otro país muy diferente, a pesar de que haya la misma lengua. Mantienen una áspera rivalidad y los peruanos llaman monos a los vecinos del norte y estos, llaman gallinas a los peruanos.

Perú tiene una considerable extensión, como dos veces y media la de España y espero que la cosa cambie en el largo recorrido por venir.

He comprado una nueva tarjeta SIM y la elección ha recaído otra vez en Claro porque es la que ofrece mayor cobertura. Muy bien de precio ya que, por 30 soles te ofrecen 3 Gigas, además de llamadas, creo que ilimitadas dentro del país y seguro, redes sociales sin límites. Cada dólar se cambia a 3,30 soles y un Euro a 3,86 Con la inquebrantable esperanza de que los iniciales augurios sobre el país, no se confirmen, espero los próximos acontecimientos.

Con poco más de 1.000 km hechos en Perú, me inclino por pensar que no han mejorado, ni poco ni mucho las perspectivas iniciales. Tampoco han mejorado porque ya es una constante el que pongan topes o reductores de velocidad, como eufemísticamente los llaman. En muchos de ellos hay una señalización, pero hay bastantes donde no hay nada y eso en carretera abierta, puede hasta resultar peligroso Donde haya un caserío, es suficiente para que pongan dos, uno a la entrada y otro a la salida.

Ya había comentado que el combustible es muy caro comparándolo con Ecuador, pero doy el dato concreto: el precio del galón, fluctúa entre los 12 y los 13 soles, o sea que 3.50/ 4 veces más caro. En las ciudades, no en carretera, están todos unidos por un denominador común llamado claxon. Nivel Estambul.

En la parte positiva, sí que coloco a la comida. Incluso en lugares humildes, la gente de la cocina se esmera en darle al plato una forma y presentación adecuadas. Precios muy económicos. El menú puede ir desde 5/6 soles hasta los 12/14, con primero y plato principal. Taxis hay pocos porque claramente se han impuesto las motos con capota, parecidos a los tuk-tuk tailandeses. También muy baratos. Medio euro, incluso algo menos, por una carrera de un kilómetro.

La ruta desde que se llega a la costa, es muy recta y se puede sacar una media razonable, pero en ningún caso más de 60/70 debido a que se pasa por el centro de todas las poblaciones y además los reductores de velocidad, cumplen su función.

De Tumbes me dirigí a Zorritos donde hay largas playas y bastante bungalows, restaurantes y hostales. Me fui a quedar en un camping en la misma playa que está regentado por un español y por quien pregunté tres veces para saludarlo, pero no pude verlo, aunque él tampoco hizo nada por verme, a pesar de que solo éramos dos AC las que estábamos en ese camping. Quise hacer un poco de gasto, ya que el lugar es barato, solo 15 soles y pedí hasta tres platos diferentes ofrecidos en la carta y no tenían ninguno de ellos, o sea que tuve que decirles que me dijesen lo que tenían disponible y elegí un pescado. El camping se llama Tres Puntas y desde luego no lo recomiendo. Los inodoros no disponen de cisterna ni de papel y el lavabo tiraba al piso todo el agua. Tienen piscina que yo no usé.

Como iba buscando una Fiat, me dirigí a la anárquica y desordenada ciudad de Piura. El Google Map me daba una dirección para el concesionario y resultó que allí no estaba. Aparqué y estaba a más de 200 metros, pero cuando llegué me dijeron que ya no eran Fiat. Me dieron el nombre de los nuevos representantes de la marca, otra búsqueda en Internet y allí me dirigí...pero al llegar, un cartelito para aumentar el descontento, en el que decía que se habían cambiado de dirección. Nueva búsqueda y por fin llegué, pero ya se había hecho la hora del almuerzo y hubo que esperar. Tras esa hora y media de demora, me dicen que no tienen en stock el filtro de aire y que tardaría en llegar, caso de pedirlo, no menos de 20 días. En fin, tuve que añadir dosis de paciencia.

Me he extendido un poco sobre el asunto de Fiat porque me parece que lo que hace, al menos Fiat en Latinoamérica, concretamente en la parte que yo he recorrido, como mínimo, es de una actitud muy poco profesional.

¿Cómo es posible, que un concesionario oficial, no tenga ni el más mínimo filtro de aceite, de gasóleo o cualquier minucia? Estaría de más quejarse, si no tuviesen un representante oficial, pero habiéndolos, no es de recibo. Además, en caso de haberlo encontrado, si un filtro, por ejemplo, el de aire, en Europa cuesta 10/15 €, en esta zona te cobran 96 USD En todas las ciudades de Perú por las que ya he pasado, en teoría hay servicio Fiat. En Tumbes, Piura, Chiclayo y Trujillo así se anuncian en Internet y atención que, excepto Tumbes, son ciudades con más de 500.000 habitantes.

Cuando llegas a la dirección marcada, es un garaje, a veces un edificio, donde están los logos de un montón de marcas, japonesas y coreanas en su mayoría y por supuesto Fiat, pero al menos, de Fiat, no tienen nada de nada. Hay que pedirlo y el plazo de entrega es de tres semanas, lo cual es inasumible para nosotros viajeros. El alternador en Colombia se saldó con una espera de 25 días. Es de suponer que tendrán una central en, vaya Vd. a saber dónde, eso si no es en Europa y desde allí surten lo que pidan. Lo de surtir, lo veo como un verbo, positivo en exceso. Por las carreteras y ciudades y tampoco dentro de estos falsos concesionarios, jamás veo una Fiat Ducato, ni de carga ni de pasajeros, o sea que esa información, debe de ser para aparentar una internalización de la marca y hacerse una publicidad, gratis y falsa, porque no son en absoluto eficientes.

Volveré a intentarlo en Lima y mientras tanto, iré limpiando el filtro hasta que me encuentre con el amigo Antonio Alcántara, que se ofreció a traerme un filtro y las pastillas de freno, desde España y ya está en Argentina.

He ido pernoctando en estaciones de servicio, aquí conocidas como grifos, y que prácticamente te permiten quedarte en todas ellas. Normalmente gratis, aunque siempre agradecen una propina. También suministran agua, aunque no repostes diésel. El gasóleo en Perú es conocido como petróleo.. Todas tienen aseos.

La ciudad de Trujillo, es la más interesante y limpia de las que mencioné antes. La Plaza de Armas es francamente atractiva y como tienen cinco carriles entre los jardines centrales y los edificios, queda muy espaciosa.

Con todo, la atracción principal de la zona es el sitio arqueológico de Chan Chan, entre Trujillo y Huanchaco, que es una pequeña población costera con bastante infraestructura para el turismo. Chan Consta de 9 ciudadelas y está construida en adobe. Es la mayor de América hecha en ese material, y fue la ciudad capital del reino Chimor. Casi todo este sitio arqueológico está protegido por una estructura sencilla de bambú y un tipo de plástico rígido porque en esa zona costera el viento bate fuerte y se nota que el deterioro es rápido porque el adobe es bastante vulnerable. Esta protección no resulta muy estética, pero debe de ser necesaria. La entrada cuesta 20 soles y además de las ciudadelas de Chan Chan, el precio incluye la visita a un Museo, muy cerca del monumento principal y dos Huacas bastante retiradas de Trujillo pero si se va para el sur, se pasa por estas dos sitios arqueológicos que están en Moche y están bien indicados.

He pasado dos noches en Puerto Morín, un desvío hacia la playa entre Trujillo y Chimbote. Playa extensísima, ideal para largos paseos en la más completa soledad. Muchos chiringuitos con buena comida marinera. Yo hice dos almuerzos en el restaurante Milena donde, la dueña que a su vez es la cocinera, tiene muy buena mano. Te pasan la clave WiFi que luego puedes usar dentro de la AC. Zona muy tranquila y por las noches, puro silencio, aunque me dijeron que es preferible que no sea domingo.

Me hubiese quedado algo más tiempo en esa playa, pero he hecho ya alguna cita más al sur, concretamente en el Observatorio astronómico ALMA, de San Pedro de Atacama, Chile y aunque me parece que no llego a tiempo, voy a intentar de compaginar esa visita con la ruta prevista para Perú y Bolivia.

Ya estoy camino del Parque Nacional de Huascarán donde hay varias excursiones importantes y espero se comience a ver un poco más de verde y algunas cumbres nevadas, porque hasta ahora todo ha sido de una uniformidad en la aridez e incluso, muchas zonas de desierto, que al menos a mí, me cansa un poco. No son esas atractivas dunas de arenas tostadas sino una sequedad que se extiende por el terreno muy plano con abundante concentración de toda clase de bolsas de plástico y botellas desechadas.

He releído lo escrito desde que entré a Perú y no me parecen unos comentarios positivos, pero sí son como yo lo he visto. ¡Ah, no todo va a ser negativo! Estaba buscando en las farmacias una vacuna contra la gripe y me dijeron que, en las Postas, (ambulatorios médicos) las ponían. Efectivamente así fue y prácticamente sin ninguna espera y además gratis, a pesar de no ser local. Esto sucedió en la Posta de la ciudad de Paiján.

La esperanza de mejores paisajes, se hizo realidad como consecuencia lógica del comienzo de las subidas hacia el Parque Nacional del Huascarán y así abandonar la seca franja costera. Unos 40 km antes de Chimbote, en la pequeña ciudad de Santa, está el desvío. Ahí comienza una ruta bastante paisajística con distintos cultivos en función de la altura, que

aportan diferentes tonalidades y componen una ruta mucho más agradable. Este trazado que sigue paralelo al río Santa, se dirige al Cañón del Pato, que es la primera atracción de la ruta y donde los primeros kilómetros están bien, pero a partir de Yuracmarca, se estrecha mucho y comienza una sucesión interminable de cortos túneles, exactamente 45, ninguno con luz artificial, algunos sobre el mismo cañón con ventana y la mayoría de ellos en curva, obscuros y sumamente angostos. Cada vez que aparece un coche o camión en contra, que afortunadamente no hay muchos, uno de los dos tiene que retroceder y buscar un hueco para que el otro pase. La ruta es muy estrecha, ya que sigue el trazado de una antigua línea de ferrocarril que quedó destruida en su totalidad en el terremoto de 1970 que asoló por completo a varias poblaciones, todas ellas en el departamento de Áncash.

La historia, en pocas palabras fue, que se produjo un tremendo terremoto de intensidad 7,9 en la escala de Richter, a 50 km de profundidad en la costa del Pacifico, cerca de Chimbote y donde más impacto tuvo fue en la zona andina. Inmediatamente después del terremoto, en el Huascarán que tiene dos cimas, la parte más norte de la cima norte, se derrumbó y en su descenso llegó a alcanzar, una velocidad de entre 200 a 300 km/h y en ese mortal camino, esa avalancha de hielo y rocas, cruzó por varias lagunas a las que desaguó, empujando este agua además de las rocas y el hielo hasta el valle, donde se encontraban esas ciudades. Las ciudades de Yungay y Ranrahirca quedaron al 100% sepultadas en lodo. En el camposanto de Yungay aún hoy se pueden ver los restos oxidados de un autobús. Casi todas las casas eran de adobe y, lógicamente de un solo piso mientras que el agua y el lodo avanzaron con 10 metros de altura al llegar al valle.

Hay que decir que para situar la inmensidad de la catástrofe, que el Huascarán tiene la friolera de 6.768 m.s.n.m. y Yungay está a 2.500 metros. Los datos oficiales hablan de que hubo 50.000 muertos 20.000 desaparecidos, У pero los lugareños hablan bastantes más. Una señora mayor, que tiene una pequeña tienda junto al estacionamiento donde pernocté, me contó que venía en autobús desde Caraz, y el autobús se estropeó poco antes de llegar a Yungay y esa circunstancia fue la que salvó la vida a todos los ocupantes del bus. Después de estar dos noches entre Caraz y Yungay, leí que esta carretera, más conocida como la del Cañón del Pato, en Áncash, está entre las 10 más peligrosas del mundo según la serie televisiva Rutas Mortales, emitida por el History Channel.

De haber sabido ese detallito y además de conocer las condiciones de la tragedia, no sé si quizás hubiera preferido quedarme... y seguir viendo la aridez de la costa, que bien mirado tienen buenos pescados. Todo es susceptible de empeorar.

Desde Yungay sale una pista de tierra, a veces consolidada y a veces con piedras sueltas, hasta la laguna de Parón situada a 4.200 metros y que yo preferí hacer en taxi. Ida y vuelta son 40 km. Me pidieron 120 soles por el taxi que en un principio no me pareció tan barato pero una vez visto el estado de la pista, hubo que añadir algo ya que era de justicia. Todo fuese por la posterior salud de la AC.

Hay que abrigarse, yo creo que siempre, pero si hay aguanieve, aún más. Quizás las lagunas más visitadas son las de Llanganuco, a las que se tiene que acceder desde Caraz. Misma operación con el alquiler del taxi. Esta vez sólo 80 soles, con una hora de espera en las lagunas. Son 20 km solo la ida, pero por mejor pista que la que accede a Parón. También a la considerable altura de 3.850 metros. Al final te piden un extra para el "almuersito" pero me pareció de sobras justificado.

Allí hay dos lagunas interconectadas, la primera es la hembra, con el nombrecito en quechua de Chinancocha y la segunda el varón, Orconcocha.

Las dos lagunas son de origen glaciar, de color turquesa, casi comparables a la canadiense de lago Louise, en Banff, pero sin el carnaval asiático. Hay más de 200 lagunas, de mayor o menor tamaño en todo el Parque Nacional, pero pocas accesible con auto; son las atracciones más renombradas además de las altas montañas que marcan alturas que fluctúan desde los 5.500 metros, hasta los casi 7.000 del Huascarán.

Por la entrada a la zona de las lagunas de Llanganuco, cobran 15 soles. La de Parón, es gratis. Organizan tours que salen bastante más económicos, pero por razones de horarios, no coincidí. Otra laguna muy nombrada es la 69 pero hay que hacer trekking de 3 horas sólo ida, además del camino en taxi o van. Se necesitan no menos de 8 horas.

Me quedé a dormir en Caraz, en el parking de la Policía de Salvamento de Alta Montaña. Fue un acierto fuera de lo común. Aseos, agua caliente, vigilado 24 horas y por si fuera poco me llevaron en uno de sus coches hasta el mercado y allí se cuidaron de que me dieran el mejor precio posible para el taxi en la subida a Parón. Por la noche, también me llevaron al centro de la ciudad para hacer unas compras. Por si fuera poco, todo gratis. Genial.

En Carhuaz, un poco más al sur, el domingo había una feria donde se venden muchas artesanías y productos de las huertas cercanas, muy interesante de ver. Mucho colorido con las vestimentas de la gente indígena.

La capital de la zona es Huaraz, ciudad también devastada por el terremoto por lo que todo es nuevo, pero de mal gusto. Es un buen centro para organizar excursiones por todo el Parque. Si alguien quiere comer un buen solomillo (aquí lomo fino) hay que llegarse al restaurante La Brasa Roja. Excepcional.

Para ir a Chavín desde Huántar, como hay que cruzar la Cordillera Blanca, hay dos opciones. La primera antes de llegar a Huaraz, por el túnel de la Punta Olímpica. Este túnel tiene la particularidad de ser el más alto del mundo. Algo más de 4.700 metros y era mi opción favorita debido a esa curiosidad. La policía me dijo que en un día como el que hacía (de perros, con perdón de los canes) era mejor la segunda opción. Hay que pasar Huaraz y dirigirse a Cápac que es donde está el desvió para Chavín y que, como un regalo, la carretera pasa justo pegadita por otra laguna: la Querococha. Espectacular y gratis. La ruta se empina hasta el túnel Kahuish que, aunque no sea el Punta Olímpica, sí es el segundo en todo el mundo ya que está a 4.516 metros. Adjuntaré foto. Nada más cruzar el túnel hay una tremenda estatua conocida como el Cristo de la Cordillera Blanca que por desconocido, sorprende. Esta carretera es excelente. En ese punto, las aguas que caen hacia el este son las que irán a parar a la cuenca del Amazonas y posteriormente al Atlántico y las del oeste, llegarán al Pacífico.

Chavín de Huántar es cuna de la civilización Chavín, que habitó la zona desde los 2.000 años a. C. teniendo su apogeo entre el IX y el V antes de Cristo, aunque Chavín es de 1.200 a. C. En este sitio arqueológico, a las zonas subterráneas no se puede acceder y no hay mucho más que ver excepto la situación y la disposición geométrica de todas las partes del complejo. La erosión, en un lugar sumamente húmedo, ha trabajado muy negativamente, como no puede ser de otra forma y estas semi ruinas muy abandonadas, tienen mala cura. Ahora bien, a través de una donación del gobierno de Japón, el museo es una realidad espectacular. No está anexo a las ruinas sino a unos 5 km. Si se es mayor de 60 años, aunque no se sea peruano, 10 soles es el precio de la entrada que incluyen el sitio arqueológico y el museo.

En la terminal de buses, al fondo, hay un enorme aparcamiento vigilado, muy conveniente para pasar la noche.

Hay que reconocer que, a pesar de las limitaciones en el inicio de la ruta 12 desde Santa hasta la zona andina, es de una gran belleza y una vez terminada, contento de haberla recorrido. Desde la entrada a Perú, la temperatura ha sido buena, tirando a fría. En la costa, sorprendentemente para estar en una zona intertropical, durante los días, no más de 25 grados y noches de 15. En la parte andina, las noches de 6 grados y vecinos. La corriente fría de Humboldt de aguas muy profundas y que se desplaza hacia el norte, muy posiblemente proveniente de la Antártida, es la causa de esa bonanza en la temperatura y también de que la costa peruana y el norte de Chile sean casi un desierto y que el cielo esté permanentemente cubierto de neblinas costeras. Debido a que las aguas son muy frías para su latitud, la evaporación es muy escasa y de ahí la falta de precipitaciones. La carretera a la salida de Chavín se vuelve a empinar hasta los ya habituales 4.200 metros y se pasa por otra laguna, Conococha, muy cercana a unas minas de cobre donde ya se han producido varios altercados con los comuneros que acusan a la dirección de esas minas de ser los responsables de que vayan descendiendo laguna. Desde esos 4.200 metros de altura hasta los 690 metros de aguas Chasquitambo, se pasa en solo una hora y 75 km de brusco descenso y, a partir de esta última población, se vuelve a retomar la senda árida de la costa. Pernocté en Barranca que tiene una buena playa y desde ahí, por Huacho, al otro día camino de Lima.

No voy a extenderme mucho sobre los 50 km anteriores a llegar a Lima, pero fueron de disparate. Dicen que es la peor entrada a Lima y es posible que la hora, sobre las 5 y las 7 de la tarde, las obras, un accidente que se había producido, no ayudasen, pero tamaño desorden no es fácil de igualar.

Con la llegada a la capital, se mejoró el desbarajuste y sin más sorpresas dignas de mención acabé llegando al estacionamiento que había reservado en un hostal. Me quedaré 6/8 días en Lima antes de enfilar un poco más al sur, hacia las líneas de Nazca. Antes, a disfrutar de la buena comida peruana.

La enorme capital del Perú, con más de 9 millones de personas ofrece unos vivos contrastes entre los barrios de Miraflores, San Isidro, San Borja e incluso Chorrillos y el resto de la ciudad. Estar en esos barrios es como estar en cualquier distrito de buen nivel occidental y si hablamos gastronómicamente, de muchísimo nivel.

Son muchas las clasificaciones que circulan en la red, algunas sobre los mejores restaurantes mundiales, otras sobre Latinoamérica y en todas ellas, los restaurantes de Lima están presentes con calificaciones muy destacadas.

Como ya era sabido, ya venía predispuesto para visitar y comer en los que me diese tiempo. El más conocido y reputado es el Central Restaurante en el barrio de Barranco. Soberbia oferta sobre las diferentes zonas geográficas del país, costa, sierra y selva. Hay menús de degustación, con 12 y 16 platos que, aunque sean pequeños, hay que tener apetito para acabarlos. Algún menú para vegetarianos. Todos maridados con vinos para la ocasión y algunos españoles. Los precios de estos menús son ligeramente más económicos que los que suelen costar los europeos del mismo estándar.

Perú tiene una importante influencia japonesa y eso también se nota en la gastronomía. El Maido y el Osaka son buenas opciones.

Fuera de esos, hay una importante oferta en restaurantes de pescados y mariscos. De ellos, estuve en Pescados Capitales, El Mercado, Costanera 700 y en el Club de Regatas. De todos ellos salimos muy satisfechos con la relación precio-calidad.

La ciudad en sí no tiene grandes atractivos en forma de monumentos. La Plaza Mayor, con el Palacio del Gobierno y el cambio de la guardia, la Catedral, y muy cerca, la Iglesia de San Francisco. La Huaca Pucllana anterior a las civilizaciones preincaicas el Museo Nacional de Arqueología y la Plaza de San Martín, donde en estos últimos días se produjo un importante incendio, complementarían la elección

La avenida Costanera es una notable arteria, con centros de deportes y también bastantes jardines a lo largo de este paseo. Para moverse por la ciudad, es útil usar Uber o Cabify que por aquí no tienen conflictos con los taxis, aunque en cierto tiempo sí que los hubo. Según los conductores "porque ya no los hay hay negocios Hice con un taxi privado una visita al puerto del Callao. Muy colorido, pero todavía en fase de rehabilitación de algunos edificios antiguos. La vuelta a Lima es conveniente hacerla por el circuito de playas. Mientras tanto, las 9 noches que he pasado en Lima, la AC ha estado guardada en un hostal de Miraflores. Un poco ruidoso, pero con una localización muy adecuada. ----- NOVIEMBRE-----

En el relato anterior olvidé decir que por fin encontré los dichosos filtros de aire. Fue en la avenida Iquitos, en Lima donde hay cientos de tiendas que venden alternativos, es decir procedencia chino-coreano-taiwanesa. Cada de filtro La salida de Lima hacia el sur no tuvo nada que ver con la entrada. Afortunadamente el día de mi salida cayó dentro del largo puente de Todos los Santos que también se celebra en Perú y este éxodo benefició porque muchos limeños habían marchado se días antes а las playas.

Un consejo: los tickets de los peajes es mejor guardarlos porque en la mayoría de los quioscos de las autovías, dudan qué tarifa aplicar. Hay que conseguir que apliquen la de los turismos ligeros o livianos. Con solo ese recibo, ya en todos los demás peajes lo aceptan y no hay que hablar más para que no comiencen a pedir los permisos de la AC.

La Panamericana Sur bordea la costa y es casi toda autovía hasta llegar a Pisco, departamento de Ica donde no puede faltar la compra de alguna botellita del licor con el mismo nombre. Se puede hacer acercándose a cualquier bodega de las muchas que hay en Pisco o en Ica. A pesar de que es mundialmente conocido, la denominación de origen "Pisco" fue concedida a Perú en 2017, o sea que hace muy poco tiempo que los peruanos se encuentran enormemente satisfechos de poder ofrecer el magnífico pisco sour en botellas producidas en el país; no obstante, los chilenos no están, ni muchísimo menos de acuerdo con esa decisión.

En el departamento de Ica hay que darse una vuelta por la ciudad de Paracas y sus islas Ballestas. En la ciudad, en franco desarrollo, se come y bebe bien y además hay una importante actividad turística

Desde Paracas, mi dirección va un poquito más al sur, hacia el oasis de Huacachina. Era sábado y puente o sea que dificilísimo de mover con una AC por la pequeña ciudad del oasis. Después de dar dos vueltas fue imposible de aparcar y me debí salir a dos km del centro para poder hacerlo. Con un moto-taxi te llevan por dos soles. En el centro de las dunas, esta vez, de verdad bonitas y doradas, hay una laguna que es el punto neurálgico porque desde allí se ven las dunas y se puede hacer un paseo en barca y también tomarse un pisco sour.

Viendo lo visto después de haber tomado unas pocas de fotos, me salí de la pequeña villa y me fui a dormir en una gasolinera ya un poco a las afueras de Ica.

Realmente es sorprendente como con una característica orográfica, no excesivamente importante, un lugar se puede convertir en un boom turístico. Allí la gente hace fila para arrendar buggies, quads, motos, bicis, barquitas de pedales, canoas, hablar en las agencias de viajes, visitar bares, restaurantes...

Siguiente día para seguir camino de Nasca. Como hay dudas de cómo escribir correctamente el nombre esta ciudad y también sus líneas de Nasca, además de Cusco, aprovecho para no repetirme posteriormente, para decir que el nombre oficial en Perú, incluso recogido en la Ley numero 30118 declarada por el Congreso de la República, de que el único nombre correcto es Nasca y obligando a todos aquellos responsables de rótulos, carteles y señales, a sustituirlos por el correcto. En la región de Cusco, ha ocurrido un efecto similar. En quechua se escribe quscu, y significa centro, ombligo, ya que fue la capital del imperio inca. En ese idioma no existe nuestra zeta.

Viniendo desde el oeste, unos 25 km antes de la ciudad de Nasca, son claramente visibles, una a cada lado de la carretera, dos torres de hierro; la segunda que es unos metros más alta, aún no está en funcionamiento. Desde la que está funcionando, se pueden divisar tres geoglifos y bastantes líneas. La subida sólo cuesta 3 soles y desde allí se pueden ver los geoglifos: Manos, Árbol y Salamandra. Salamandra está partida en dos, debido a que la carretera cruza la figura por la mitad. Difícil de entender cómo esas cosas pueden suceder, pero así ha sido. Hasta hace muy poco se hacían competiciones de vehículos todo terreno, que han dañado la zona y que son claramente visibles desde la atalaya. Teniendo en cuenta la vasta extensión que tiene el desierto, parece de una irresponsabilidad importante.

El aeródromo está a la salida del pueblo, dirección Cusco. Entrada al mismo pagando 6 soles por hora, que es de todo, menos barato. Allí te esperan dos o tres empleados de las muchas aerolíneas que operan. Escogí AeroNasca que me garantizaba que el próximo viaje partía en 15 minutos y yo me lo creí. Fue una hora de espera.

Tienen su forma de marketing pero de los 120 USD que me pedían, después del regateo se quedaron en 60. Además de eso hay que pagar 30 soles por las tasas del aeródromo. Después de lo que había leído, no me pareció caro.

La avioneta era una Cessna 207 de 6 plazas. La distribución de los asientos se hace en función del peso de los pasajeros. Como todos teníamos pesos similares, al viajar yo solo, me quedé con las dos plazas de atrás con lo que podía tomar fotos desde la derecha o de la izquierda, dependiendo del lado en que se inclinaba la avioneta. El día tenía visibilidad excelente, aunque hacía un poco de viento. Los pilotos tienen experiencia y pericia, por lo que todo fue muy bien.

¿Cómo es posible que no se sepa con certeza el origen de las líneas y geoglifos de Nasca? Se leen muchas ideas, opiniones y hasta de extraterrestres se ha hablado... De hecho, una figura se llama Astronauta, aunque parezca más bien una creación con fines comerciales. En estos momentos, la versión que tiene más seguidores y que aparece como más congruente es que los nascas, talaron grandes extensiones de bosques de árboles huarango, una especie de algarrobo, para hacer plantaciones de maíz que debilitaron sus suelos y concluye que, en una de las caprichosas manifestaciones de El Niño, hubo unas inundaciones catastróficas que además destrozaron los sistemas de irrigación que tenían los nascas. Este destrozo hizo que, en los posteriores años, con la permanente sequía que azota a la costa peruana, no tuviesen forma de regar cuando ya las necesidades para alimentar a toda la población eran grandes. Si hubo

muchos años de hambruna, es posible imaginar el resto. Enfermedades, guerras, gobiernos corruptos y, por ende, ya podemos entrever quiénes iban a ser los beneficiarios de las escasas cosechas.

Por las muestras de polen, se ha sabido que las más antiguas correspondían al huarango, un árbol centenario que era el mayor contribuyente de los bosques existentes, hasta ese siglo V, d.C. y debido a la desforestación, las siguientes muestras que aparecen en orden cronológico, son las de maíz y algodón y finalmente muchas muestras de mala hierba que vienen a indicar lo que llegó a suceder al no haber cultivos. Esta mala hierba también desapareció posteriormente y fue substituida por el desierto actual.

Habrá sido lo que haya sido, pero hoy, el gobierno peruano, muy raquítico en facilitar otro tipo de señales en las rutas, inciden con machacona insistencia en cuidar la flora y el medio ambiente. Más allá de esas disquisiciones sobre la desaparición, hay algunas figuras más sorprendentes que otras. Las de Mono, Colibrí, Cóndor, Araña, yo las encuentro majestuosas. Hay algunas figuras que tienen más de 300 metros de largo y muchas líneas de hasta más de tres km. En cualquier caso, de venir a Perú y pasear por estas desérticas tierras, es un espectáculo imperdible que hay que ver.

Los siguientes días han sido etapas más bien largas para lo que venía siendo habitual. Sobre los 200/250 km por día, que en estas carreteras no son 3 horas sino 6 y más. No porque estuvieran mal de asfalto sino porque subiendo y bajando continuamente cerros, ya se sabe que las curvan disminuyen la marcha.

Desde Nasca comienza a subir la carretera hasta llegar a los 4.000 y más, donde allí la puna ofrece otro tipo de desierto en toda la meseta del Altiplano. Es un tipo de herbazal que cuando sopla el viento adquiere una bonita simetría en todas estas plantas ya que son muy ligeras. Grandísimas superficies desoladas, muy frías excepto al mediodía y muchos rebaños de alpacas, guanacos y ovejas. Un pequeño poblado de 8/10 casas cada 30/40 km es lo que uniforma la descripción. En medio de esa inmensa soledad, hay zonas de lagunas grandes, sin nadie a la vista.

De vez en cuando, un rebaño con una pastora. En esas inhóspitas extensiones y como un inesperado regalo para la vista, las lagunas Yaurihuiri y Apinacocha, las dos a 4.200 m.s.n.m.

Llegué ya entrada la noche a la bonita villa de Chalhuanca y allí dormí en la Plaza Bolívar, frente a la Casa de la Cultura, con la autorización de la Policía. Eso sí, piden desalojar el sitio a las 8 de la mañana

En estos últimos kilómetros de la etapa, la carretera había descendido y así continúa hasta encontrarse con el cauce del río Grande. Lugar tranquilo.

La zona ya no es tan pobre como la de la puna y comienzan a verse espacios con cultivos que contribuyen a mejorar la forma de vida de los habitantes de la comarca. Me llamó la atención en este recorrido, a diferencia de mi última visita a Perú hace ya más de 25 años, la ausencia de los trajes tradicionales de la zona.

En las zonas más agrícolas, algunas mujeres aun los llevan, sobre todo en los días de mercado, pero los hombres, en su inmensa mayoría lo han substituido por ropa occidental, incluidas gorras de beisbol, jeans, sudaderas de dibujos y estilos norteamericanos, peinados a lo último y los menos, pendientes en las orejas. La devoción al teléfono móvil es significativa. A veces, incluso a los pastores se les ve enganchados al inevitable artefacto. En estas comunidades, el

castellano es cada vez más utilizado en detrimento del quechua, aunque este sigue siendo más usado dentro del ambiente familiar.

Avancé un poco más hasta la pequeña zona arqueológica de Saywite y allí pernocté. Había leído que había un guardia que además cobraba la entrada, pero no apareció hasta las 8 de la mañana. Desde luego que cualquiera que desee llevarse de allí las piedras que elija, lo puede hacer con impunidad porque durante la noche, nadie vigila y seguro que habrá sucedido varias veces. A partir de mañana ya comienzo a conocer la zona del Valle Sagrado de los Incas. A ver lo que da de sí.

Desde Saywite se puede empezar a recorrer el Valle Sagrado de los Incas, alimentado por muchos ríos, con mayor o menos caudal que van a parar al río Urubamba que es el que recibe las aguas de todos esos tributarios. El valle que va desde Cusco hasta Machu Picchu, tiene unos 100 kilómetros de largo, con mucho colorido, no sólo en sus colinas, sino que, además, están enriquecidas con el tipismo de sus pueblos y la vistosidad de la ropa de las campesinas porque los campesinos, poco aportan.

A la entrada de cualquier atracción de las muchas que hay, te ofrecen la posibilidad de escoger entre dos tipos de boletos; uno incluye 4 visitas, precio de 70 soles y validez de sólo dos días continuos, y otro, con 16 visitas, precio de 130 soles y validez por 10 días. No es muy conveniente el sistema porque en el primer caso, solo te dan dos días y si no lo completas, en ese plazo, quedan invalidados. Además pagas por atracciones que quizás no interesen.

Yo lo compré y me perdí dos visitas que luego hay que pagar, comprando uno u otro boleto, caso de que quieras verlas.

Por más cálculos que se hagan, no salen las cuentas. Quizás para la opción más corta, estando a las 8 del mañana ya aparcado en la primera visita y luego, a marchas forzadas durante dos días, pues igual se podría llegar, pero no era mi objetivo y además te fuerza a perderte algunas visitas. El segundo boleto, en ese momento, ni me lo planteé porque la diversidad y situación no me daba ni para empezar a hacer el calendario teniendo en cuenta que algunas están muy lejos y además, diseminadas. Para colmo, cuando se está en esa zona, hay atracciones, como las salineras, que no están incluidas en esos boletos y como tienen suficiente interés y no te las quieres perder...

Parece evidente de que queriendo contentar a todas las comunidades, hacen esas estratagemas, tipo café-para-todos, en las que, o pierdes visitas o pagas doble, o te dejas los amortiguadores por esos caminos de tierra y baches. Ninguna de ellas es buena.

Comencé las visitas en la villa de Maras, que tiene una bonita Plaza de Armas y luego por camino de terracería durante unos 8 km hasta Moray.

Aquí hay una impresionante construcción inca, con muchos anillos concéntricos y que baja hasta unos 60 metros. Al parecer, fue una estación agro-cultural donde se medían las diferencias de temperatura y humedad que había en cada uno de los anillos y donde se ensayarían los diferentes tipos de cultivo destinados al valle. Al parecer, la temperatura va subiendo 1° por cada anillo y también habría variación de la humedad.

Después de Moray, es imperdible la visita a las salineras de Maras. Hay que regresar por el mismo camino por el que se subió, y luego continuar desde Maras hasta las salineras que están a unos 6 km. Había mucha gente a pesar de la buena caminata que hay desde donde se puede

aparcar hasta las salinas. Hay un manantial de agua salina, sin mucho caudal pero que sirve para llenar los más de 1.000 pozas, pequeñas y poco profundas, donde se va depositando esa agua salada y que, por efecto del sol, hace que el agua se convierta en una sal de color rosáceo, a causa de los minerales disueltos. No tiene interés comercial porque es muy pequeña la producción, pero sí para consumo local y, sobre todo, para el uso turístico. Desde allí la ruta se dirige hasta el precioso mirador del Valle en Huayabamba y posteriormente, se alcanza la carretera 28B que va a transcurrir por todo el valle. La villa de Urubamba, que significa meseta de arañas, asentada junto al río del mismo nombre, es una ciudad que sigue en importancia a Cusco. Lo más destacado es la Hacienda del Chalán y el Museo Inkariy.

En la Hacienda es posible darse una vuelta montando a caballo. Hay dos tipos de recorridos y cuesta 60 USD, lo cual no es barato. No la hice, pero sí entré al Museo Inkariy donde se concentra el esplendoroso pasado inca y también otras culturas precolombinas, como las de Paracas y Nasca, entre otras.

Tanto si se empieza el recorrido del Valle, por Cusco o por la zona más cercana a Machu Picchu es imposible no duplicar el tramo Urubamba-Ollantaytambo. Desde Urubamba hasta Cusco si hay posibilidad de no repetir.

Desde Urubamba yo me dirigí a Ollantaytambo que tiene una impresionante fortaleza inca, muchos escalones, muy altos, así que hay que tomárselo con calma porque son muchos los escalones.

En la fortaleza hay unas colosales piedras de andesita, de muchas toneladas que fueron traídas de lugares lo suficientemente lejanos como para no comprender como se pudieron transportar y subir esas fuertes pendientes. Algo parecido a las pirámides de Teotihuacán. Muchas de estas enormes rocas, tienen unos cortes, absolutamente rectos y entrecruzados, que sugieren de que fue usada una tecnología, que quizás con el tiempo se perdió.

La plaza central de este pueblo es realmente bonita y se han mantenido algunos edificios coloniales. Lo más llamativo es que en las pequeñas calles, todas muy inclinadas y construidas con piedras, hay repartidas acequias, a veces en un lateral, a veces en el centro, con el agradable rumor del agua.

El tren de vía estrecha para Machu Picchu se puede tomar en Cusco o en Ollantaytambo. Cinco horas de traqueteo desde Cusco y una hora 40 minutos en el segundo caso. El precio, incomprensiblemente, es el mismo.

Hay trenes para nacionales peruanos donde un solo trayecto que cuesta 30 soles, y para los locales de la zona, solo 4 soles. Los extranjeros tenemos que pagar en dólares y no es ninguna broma. La oferta incluye trenes, llamados First Class, a 130 USD el trayecto; los Voyager que, dependiendo de la hora de salida, están entre los 70 y 85 USD, y los llamados 360°, que están sobre los 100 USD. Todos tienen comidas incluidas. Yo escogí el Voyager.

Además de los dos trayectos hay que pagar la subida y bajada en bus desde la estación de Machu Picchu pueblo hasta la entrada al Parque Nacional que fueron 24 USD. Para el boleto de entrada, hay que desprenderse de otros 52 USD. En total, la excursión, a mí me costó 210 USD. La calidad de los trenes es buena y el servicio es impecable, faltaría más. De tomar los trenes superiores, la cosita completa se iría hasta los 340 USD.

Se puede llegar con buses colectivos saliendo desde Ollantaytambo hasta la Hidroeléctrica de Aguas Calientes. Eso es muy barato, pero luego hay que andar dos horas a buen paso hasta la salida del bus en Machu Picchu pueblo y desde allí adherirse, al bus de turistas. También se puede subir a pie hasta la entrada al Parque. En la subida se tardan unas tres horas y en la bajada, quizás 90 minutos.

Una vez arriba, hay que pagar el ticket de entrada para turistas porque no hay otra opción. Yo quise salir un viernes y no pude, por estar agotadas las plazas de los trenes, o sea que tuvo que ser al día siguiente. La máxima capacidad para entrar al parque es de 5.000 turistas día y a veces se completa. De ser así, los de Inca Rail te pueden echar una mano y colarte, siempre que se saquen los billetes con ellos.

En suma, para subir por el sistema barato, es decir colectivo y caminata, hay que estar muy preparados físicamente y tardar bastantes horas hasta llegar arriba. Tampoco hay que olvidar que las lluvias en la zona son muy frecuentes y es bastante posible que se llegue empapado. Dejando de lado el tema pecuniario, hay que decir que es una de esas excursiones únicas. Incomparables. La fortaleza o ciudadela, está sobre el río y se construyó antes del siglo XV. En la zona, tenían material de construcción en forma de rocas, tenían mucha agua y, sobre todo, tenían una envidiable posición estratégica.

Sin embargo, el uso exacto para el que se construyó el enorme complejo, aún no se ha llegado a determinar porque para residir, siempre habría sido mejor el valle. Quizás como santuario religioso. Otros opinan que quizás fuese una fortaleza militar, o una mezcla entre santuario y construcción palaciega. Otro misterio del imperio inca.

Hubo suerte con el clima del día elegido, que finalmente es mucho más importante que el precio porque de llegar arriba y que haya niebla o lluvia, como tantas veces sucede, no deja de ser un contratiempo importante.

Es cierto que se puede consultar la previsión meteorológica, pero me dijeron que, debido al microclima de la montaña, es bastante inexacto. Quizás también lo dijeron para no complicar más la elección del día de subida.

Los billetes también pueden ser adquiridos por internet, aunque los precios son los mismos. Desde Machu Picchu ya enfilé el camino hacia Cusco, con paradas, primero en Chinchero. Es un pueblo pequeño con una plaza de Armas muy abierta, con muchos vendedores, sobre todo de artesanías textiles. La Iglesia Católica de Chinchero fue erigida donde antiguamente estaba el templo y no permiten la toma de fotos, ni con flash ni sin flash.

En la zona es muy popular la degustación del cuy. Es un roedor que a veces parece una rata y a veces, sobre todo por el pelaje, un conejo. Una vez asado, la piel es muy crujiente y el color de la piel es muy llamativo. Yo me decidí a probarlo, y no me disgustó. Una pieza entera, lo cual es mucho para una persona, cuesta entre 35 y 40 soles, unos 10 €

Luego, la carretera sigue el curso del río y así se llega a Písac. Este lugar es sencillamente impresionante. Está a 3.000 metros de altura y lleno de terrazas que era el sistema para poder cultivar en las altas e inclinadas pendientes. En mi opinión, después de Machu Picchu, es lo más interesante de todo el Valle Sagrado de los Incas, por delante de Moray. Como al llegar a Chinchero, si no sacas el famoso boleto para, como mínimo 4 atracciones, no puedes entrar, pues no hubo más remedio que ver lo que incluía la otra opción del boleto con 16 atracciones donde estaba Chinchero y 15 más, y como la mayoría estaban en Cusco y

alrededores y esta opción tiene una razonable validez de 10 días, fue la mejor alternativa. Ahora, ya con la experiencia de haber terminado el recorrido, aconsejaría de comprar la segunda opción al llegar a la primera atracción, porque 10 días es tiempo más que suficiente sin atosigarte con la marcha y también, porque resulta más económica.

El escribir cada día sólo un poquito, sin manejar lo que ocurra en los próximos días, da lugar a estos vaivenes en la opinión.

Desde Cusco hacia el sur a través de la 3S, seguimos en las alturas, aunque no está mal el piso de esa carretera, hasta los últimos 30 kilómetros que andaban de obras construyendo nuevos puentes. Se pasa por Oropesa y finalmente por la laguna de Langui, por donde estaba cayendo una fuerte aguanieve. Allí había mucha altura, largamente por encima de los 4.000 metros. Finalmente, llegada a la ciudad de Espinar donde no tenía proyectado dormir. Bonita Plaza de Armas y la Policía que me dirige a dormir frente a su Comisaria. Buen sitio, parking amplio y, tranquilo a pesar de estar en fiestas.

Bueno, la ruta o lo que sea, que sale desde Espinar hasta Chivay en el valle del Colca, de alguna forma la tendremos que llamar; empezó bien y por carretera asfaltada que se acaba a los 25 kilómetros de la salida. Comienza una pista que el GPS dice que son 33 kilómetros, de tierra y en un estado más o menos razonable, pero que al llegar a ese punto, en el que yo pensaba que volvería el asfalto, pues en su lugar continua la trocha. Aclaro que pista, aquí, significa carretera asfaltada.

Me informo por los locales para ver si me volvía o seguía y, claro, la percepción es distinta de lo que para ellos es una buena o mala carretera. Como ellos insistían en que la carretera era buena, me adentré, pero pasados 20 kilómetros, a la vista de lo que veía, dudé nuevamente de continuar o regresar. Después de dos consultas, decidí de seguir porque para tomar la otra alternativa, más o menos asfaltada, tenía que retornar hasta Espinar, y ya con 4 horas de ruta hecha, tomar otro camino que era 160 km más largo y que además tenía muchos tramos en obras...La media que se saca no es más de 12/14 km/h. No lo vi muy claro y decidí seguir. Menuda decisión la mía. Lo único bueno es que no hubo ningún percance serio, más allá de tener que vadear dos ríos y pasar por embalsamientos de agua de más de doce metros de largo. Para resumir: los 120 km se tradujeron en 8 horas y media netas de viaje. con alturas superando los 4.750 metros, con hondos barrancos y ni un solo guardarraíl protector. Ni un solo cartel indicativo, sin señal de internet y por tanto con la intuición como única ayuda. No tengo yo recuerdos de haber hecho un viaje con esas tremendas condiciones. La mala ruta en cuestión es la 111.

Por fin se llega a Chivay que es el centro donde se reúne todo el mundo para hacer la excursión a la Cruz del Cóndor y el mirador del valle desde donde se les puede ver. El camino por todo el valle del Colca ya es magnífico y resarce de las penalidades del día anterior. Hay que salir temprano en la mañana en esta excursión para estar en el sitio adecuado, antes de que los cóndores decidan salir a buscarse su alimentación. El valle se va estrechando paulatinamente después de la salida de Chivay y en el camino, muchas alpacas y llamas pastando.

El cóndor es el ave de mayor envergadura de todo el mundo, ya que alcanza los 3 metros con las alas abiertas, puede volar hasta los siete mil metros de altura y planear durante horas aprovechando las corrientes térmicas que se producen en su zona. Y se vieron, aunque no hubo tantos como todos pensábamos. Salieron sobre las 8 de la mañana desde una de las grandes

cuevas que hay muy cerca de donde está levantada la Cruz y estuvieron planeando, aprovechando las ondas térmicas, como dos horas, pero pocos al mismo tiempo. La verdad es que fue un espectáculo debido a lo insólito de poder ver cóndores andinos en pleno vuelo.

Hay varias localidades tranquilas y bonitas en la ruta, sobre todo Yanque y Maca. Esta última tiene la iglesia más interesante de todo el valle y donde caso de querer, se puede pernoctar, aunque yo preferí hacerlo en Chivay, en la Plaza de Armas, porque había más cosas para hacer. En Maca, hay una estatua en bronce de un héroe inca asestándole un golpe mortal a un soldado español. Lo menciono, por lo extraordinario que resulta hoy en día, el ver esas demostraciones de exaltación guerrera, más allá de su justificación por habernos llevado hasta el jabón.

La carretera con destino a Arequipa, sí que está muy bien. Antes de llegar a una bifurcación donde está el desvío para Puno y luego Bolivia, está el mirador de los volcanes. Buena explanada donde es posible estacionarse y contemplar la fila de 7 volcanes. Estamos aún en la época seca y sólo había un poco de nieve en la cima del Ambato, pero eso no le restó majestuosidad a ese horizonte.

En esta inhóspita superficie hay muchas apachetas, o montículos hechos con la combinación de varias piedras de la zona y que sirven como ofrendas a la Pachamama. Otros indígenas en contacto con los turistas dicen que también se pueden pedir deseos...y claro, regalar algunas monedas.

La ciudad de Arequipa, aunque la llegada sea algo decepcionante, como todas las grandes ciudades sudamericanas que crecen y crecen desorganizadamente porque no pueden encauzar el aumento demográfico, ofrece en el centro histórico, básicamente alrededor de la Plaza de Armas, mucho interés.

Algunos dicen de ella que es la mejor Plaza de Armas del Perú; yo la pondría después de Cusco, pero antes que Lima y Trujillo. Además de la catedral, la plaza está rodeada en los restantes tres flancos, por los Portales de Arequipa. A menos de una cuadra, la Iglesia de la Compañía de Jesús y en la otra esquina junto a la plaza, la iglesia de la Merced; todas construidas con piedras labradas de color blanco de origen volcánico. Esta plaza aún mantiene un aire provinciano con familias enteras reunidas, ocupando los bancos de la plaza, que a mí me resulta agradable y evocador. Las construcciones más importantes de Arequipa están hechas con sillares de piedra blanca procedente del volcán Chachani.

Además, del complejo de la Plaza de Armas, yo destacaría el Convento de Santa Catalina con una enorme extensión de 20.000 metros cuadrados y con clara evocación española, principalmente sureña. Las calles de Córdoba, Málaga, Sevilla, Granada, Toledo y también Burgos, son los nombres dados a las calles de la ciudadela porque en definitiva se trata de eso. Ha sido un convento de clausura con vida propia dentro de la ciudad donde se ha hecho un soberbio trabajo de restauración y donde han mantenido los arbotantes y arquería sobre enormes pilares tratando de salvaguardar los efectos de los frecuentes terremotos de la zona. Está abierto al público hasta las 6 de la tarde y a partir de esa hora es cuando recupera sus funciones religiosas.

En la calle perpendicular al convento, está la Iglesia de San Francisco que, de forma invariable, también está revestida con el clásico sillar blanco de Arequipa. Estuve por la mañana en el popular mercado de San Camilo. Allí se está bien porque tiene una altura considerable y hay unas aperturas superiores por las que el aire circula bien, además de que la temperatura en la ciudad sea muy agradable. En este mercado hay franca competencia entre los puestos de frutas para colocarla y hacerla más atractiva a la venta.

Mañana último día en Arequipa antes de retroceder unos 100 km y tomar el desvío hacia el este, a Puno y el lago Titicaca. Me quedan unos 500 kilómetros hasta la frontera con Bolivia que pienso hacer en dos o tres etapas.

En total, van a ser 45 días en Perú, algunos más de lo que pensé cuando entré por el desértico norte costero.

Aún conté con un poco de tiempo extra en Arequipa y lo aproveché para visitar la Casa Museo del Nobel Vargas Llosa. Interesante visita muy bien explicada por medios audiovisuales durante casi una hora y media.

Cuando me disponía a comenzar la nueva etapa, se encendió la luz de las pastillas de frenos. Con unas llamadas de teléfono comprobé que no había forma de encontrar las originales, pero localicé un taller, de los que aquí llaman "pastilleros", que se comprometía a cortar asbesto con la forma de la pastilla y remacharlo con el hierro de la mordaza.

Como no tenía otra opción útil, me decidí a probarlo y...resultó. He hecho, los siguientes 300 km recorridos, con mucha precaución, no he notado nada raro y aunque es posible que se gasten antes, también espero que no haya problemas hasta que llegue a Argentina donde al parecer sí que abundan los motores Ducato y espero que usen el mismo tipo de pastillas delanteras. De hecho, posteriormente he sabido que en Colombia es muy normal recurrir a esta estratagema solo para evitar hacer gasto.

Salida al día siguiente con ruta hacia el enorme lago Titicaca, que en lengua Aymará significa, pumas grises y nada que ver con lo que bromeábamos de chiquillos.

Me quedé a dormir a 8 km de una ciudad, tirando a horrible como es Juliaca y, si el peruano es claramente el hispano que más le gusta tocar el claxon, lo de esta ciudad y también lo de Lima, es tirando a demencial. Por todas partes y sin razón aparente sonidos mil. En Juliaca, concretamente, desde las bocinas normales hasta las potentísimas neumáticas, pasando por silbidos, sirenas, cornetas... Verdaderamente algo con poder suficiente para sacarte de quicio. Al día siguiente ya estaba en Puno, justo a la orilla del lago, pero como había leído que no es una ciudad tranquila, continué la carretera que va bordeando esa enorme masa de agua, mayor que las provincias de Madrid o Barcelona.

Recorrido muy bonito teniendo a la izquierda de la carretera el inmenso lago azul que más bien parece un mar y así hasta llegar a Yunguyo, frontera con Bolivia por la parte peruana y después de pasar unos sencillos trámites, hasta la oficina de Kasani, en la migración boliviana.

BOLIVIA

Diciembre

Las formalidades son los habituales, sin ninguna sorpresa. Como esta frontera no es la más concurrida para pasar de Perú a Bolivia, no había ni una sola persona que estuviera pasando con dirección a Bolivia. Quizás por ser ya viernes y ser sobre las 17:00. La frontera se cierra a las 18:00 y hay que tener en cuenta que en Bolivia van una hora por delante de Perú y no hay horario de invierno/verano. En media hora todo solucionado incluyendo la importación temporal del vehículo. Todo es gratis.

El permiso para el vehículo me lo han dado por 90 días, aunque a pesar de eso, el permiso de Migración es por solo 30 días, prorrogables en cualquier oficina de una ciudad importante.

Parece un contrasentido, pero así es. El seguro, no es obligatorio siempre de no estar más de 30 días en el país y como ese es justo el plazo que me he puesto para llegar a San Pedro de Atacama, Chile, me ha cuadrado perfectamente.

La moneda de Bolivia, es el boliviano. Se cambia a 6.90 por un dólar, a 7.50 por un euro y a 2 Bs por un sol.

A unos 15 km pasados la frontera, se encuentra la pequeña ciudad turística de Copacabana. Es un lugar ideal para hacer excursiones por el Lago Titicaca. Las más conocidas son la visita a la isla del Sol y a la isla de la Luna, a una hora de navegación con lanchas cubiertas y protegidas del sol, que aunque haga fresco, quema. Más cerca aún, las islas flotantes. Desde aquí también hay tours para ir con guía a las ruinas preincaicas de Tiahuanaco o Tiwanaku. De haber entrado al país por Desaguadero, quedan al paso y de hacerlo por Copacabana, hay que dar un buen rodeo. Cuestión de tiempo libre y ganas. Yo he preferido no ir a Tiwanaku porque estaba un poco saturado de ruinas. Desde México hasta aquí, han sido muchísimas. En la playa de Copacabana hay sitio para dormir justo en el paseo de la Costanera. Hay jaurías de perros intentando establecer su supremacía a base da ladridos, o sea que no fue muy tranquila la segunda de las noches; la primera sí lo fue.

Nos reunimos 5 coches: 1 alemán, 2 argentinos, 1 ecuatoriano y el que subscribe. La ruta desde Copacabana camino de La Paz es simplemente maravillosa Hay que cruzar el lago Titicaca en una barcaza en Tiquina Se tarda 30 minutos y cuesta 80 bolivianos. Una vez cruzado este estrecho de tan solo unos 300 metros, el lago se deja a la derecha

Es una experiencia un poco diferente porque la barcaza no es nada comparable a lo visto, por ejemplo, en la Austral de Chile. Son muy viejas y las maderas dejan bastante que desear. Va una sola persona en la barcaza que hace de cobrador, piloto y marinero y además es el barquero. En la barcaza, sólo cabían mi AC y una pequeña Nissan, aunque hay alguna un poco mayor. Al emprender el viaje, se sigue disfrutando de un extraordinario paisaje sobre el lago y reconozco que tuve dudas en algún momento de haber tomado ese camino por no repetir algo ya visitado hace años, pero ha sido un completo acierto a pesar de la inquietud por el estado de la madera.

Cuando nos acercamos a La Paz, aún a 30 km la carretera ya deja ver muchos suburbios y bastante tráfico, aunque no he notado el atosigamiento acústico de Perú.

Como sea que, en más de una ocasión, pude observar cosas extrañas en el comportamiento de la AC y habiendo ya cambiado filtros y sin hacer más de 3.000 km, empecé a sospechar que algo tenía que ver la altura en ese comportamiento. Efectivamente es así y yo lamento la tardanza en verlo tan claro.

De la misma forma que a los humanos a partir de los 3.000 metros nos puede afectar el mal de altura, igual les pasa a los motores. Debido a una baja importante de la presión del oxígeno, eso hace que el rendimiento del motor disminuya por la mala combustión. A medida que sube la altura, la presión baja más y más y la quema del carburante no se hace con normalidad. Incluso alguna vez, al arrancar en frio se ha parado y hay que intentarlo dos o tres veces. Si hay que arrancar en una subida, puede pasar hasta que el motor se quede clavado y sin fuerza alguna. Esas consecuencias, estando a 5.000 metros de altura se repiten con cierta frecuencia. Como la altura no hay quien la elimine, excepto viajando por la costa, lo más sensato es no parar, ni en pendientes ni en arcenes sin asfaltar o donde haya piedras que dificulten la adherencia. Al parecer los motores modernos, por medio de sensores y todo el sistema de computación que

incorporan, ayudan mucho a que la cosa no sea tan grave, pero como usuario, en alturas importantes, yo sí que he encontrado dificultades.

Desde las cordilleras colombianas, donde fuera de la costa, es más bien un tobogán de alturas variables, en todo Ecuador, Perú y Bolivia se vive continuamente en una altura muy considerable, aparte de que se disfruten de unos días en la costa. Hay días completos que se está entre 3.500 y 5.000 metros. Ya hemos comentado que es algo que hay que tener muy en cuenta, tanto para la AC como para el soroche, para la salud y para el frío de las noches.

Había planeado desplazarme por la ciudad de La Paz, en coche o en funicular por lo que me decidí a buscar aparcamiento en el vecino El Alto. Ha salido muy bien porque el elegido, está a menos de 200 metros de una estación de funicular.

Desde 2014, funciona el teleférico por cable, que une diversos puntos de las ciudades de La Paz y El Alto y curiosamente tienen dos récords a nivel mundial, uno para cada una. En primer lugar, la ciudad de El Alto es la ciudad, considerando solo las mayores de 30.000 habitantes, más alta del mundo, con 4.150 metros de altura. También, ese funicular con sede social radicada en La Paz, es con mucho, el transporte urbano de ese tipo más extenso en el mundo. Por 3 bolivianos, te puedes pasear en las cunitas por las alturas, durante tres km y muchas veces, solo en la cabina. Hay muchas líneas, diferenciados por colores, donde se pueden hacer transbordos y la más impactante, sobre todo desde el punto de vista turístico, es la roja, porque es la que ofrece de golpe la vista de la capital procedente de El Alto. Imponente vista destacando, en su conjunto, todos los techos rojos de la capital.

Estaciones limpias, taquillas ordenadas, indicaciones precisas y mucho personal de servicio caso de necesitar ayuda. Excelente.

Aproveché ya que estaba en mi ruta, que donde se juntan la línea roja y la azul, es la entrada principal a un extensísimo mercado, llamado la Feria 16 de Julio, en El Alto. Este mercado se extiende por muchas calles y avenidas adjuntas a esas paradas de funicular. Se vende de todo, tipo mercadillo ibérico, pero con una desorbitada extensión. Son miles de puestos de comida, artesanías, ropa, calzado, piezas de coches, neumáticos, eléctrico, computación, libros, muebles, pinturas, cerámicas, automóviles de segunda mano que, aunque están prohibidos, se transan. Se negocia con absolutamente de todo.

Como hay una tremenda competencia, parten de precios sensatos, aunque siempre se puede Feria está abierta los iueves poquito. ٧ Hoy ha sido un día intenso con visita al típico Mercado de la Brujas lleno de todo tipo de amuletos entre los que sin duda destacan los fetos de llama, de muy variados tamaños que se entierran debajo de la tierra en muchas situaciones, pero todas para contentar a la Madre Tierra o Pachamama. Los sapos secos son otros de los animales disecados favoritos. Suena muy extraño en esta época, pero no hay que olvidar que Bolivia es el país con mayor población indígena de toda Sudamérica y su nombre oficial es el de Estado Plurinacional de Bolivia y debido a su tremenda variedad étnica y social hay que aceptar las creencias de todos para poder dar cabida a todos.

Continué por la Plaza Murillo donde se halla el Palacio Quemado o Palacio de Gobierno, que es desde donde se ejerce el poder Político ya que el Judicial permaneció en Sucre. Muy cerca del centro comercial y financiero de la ciudad, la calle Jaén, una estrecha calle, llena de leyendas y misterios. Hoy, hay buenas casas residenciales, negocios de numismática y

antigüedades y más recientemente, pubs y pequeños restaurantes. Una última visita al mirador de Killi Killi y obtener vistas del centro de la ciudad y también del barrio Sopocachi. De todas formas, como la vista que hay desde El Alto a La Paz en la línea roja, no hay ninguna igual.

Un aviso: en Bolivia se están haciendo esfuerzos por poner al día todos los billetes en circulación, tanto nacionales como extranjeros y los Bancos de la avenida Girón se encargan de cambiarlos por nuevos o seminuevos, si no están rotos y solo manchados o pintados. Es un buen momento para cambiar aquellos USD que tengan alguna tara. Los Euros, no suelen presentarlas porque las cosas, en ese apartado, se hacen bien por allí.

Otro dato útil para las tarjetas SIM: desde México he venido usando Claro porque es la de mayor cobertura. Este hábito se rompió al llegar a Ecuador, porque no había forma de introducir el número de mi pasaporte y la encargada, consintió en prestar su número de identidad para que lo usara yo. Las Farmacias son unos de los establecimientos delegados de la comercialización de esas tarjetas en ese país. El otro país ha sido Bolivia. Aquí no existe Claro y, también el empleado de la distribuidora, me prestó su titularidad.

Mañana me propongo salir ya para Oruro y posteriormente hacia Cochabamba.

Un pelín enrevesada la salida de El Alto, pero nada de especial complicación. Autovía excelente con 3 o 4 peajes hasta Oruro, pero de solo 10/12 Bs cada uno. Esta es una ciudad minera, con extracción de estaño principalmente y también plomo y plata. La plata está casi agotada, aunque hubo un tiempo que estuvo entre las primeras del mundo aunque por lo que más destaca Oruro, y por lo que es muy conocida, es por el carnaval que se celebra en febrero de cada año. La ciudad es pequeña y plana, con muchísima población indígena, las estadísticas hablan del 90 % considerando indígenas y mestizos. El resto para blancos y criollos. Es ya una constante el que, donde quiera que haya una aglomeración de gente, pueblo o ciudad, para vender su producción, la gente se agolpe en medio de la calle con pequeños puestos y a veces, solo con dos canastos. Bolivia tiene, con mucho, el PIB más bajo de toda Sudamérica, pero yo tengo la impresión de que no es, ni mucho menos, el país más desordenado y caótico. Debe de ser por la propia idiosincrasia del local, por su ausencia de prisas y, en lo referente a la conducción, para mí un regalo el que casi no se oiga el claxon. Por supuesto, alguno sí que se oye, pero lejos de la fanfarria colombiana y peruana. Debido al bajo PIB, la densidad de los automóviles es escasa. Los autos privados escasean y todo el mundo viaja en colectivos y minibuses. Un colectivo cuesta 1,5 Bs, es decir menos de 20 céntimos de euro el viaje.

En Oruro, interesante para ver, hay dos plazas casi consecutivas una detrás de la otra, la Iglesia y el museo del Socavón y justo desde ahí, la salida en el funicular al cerro de la Virgen. En una mañana, comenzando temprano, alcanza para ver lo más sobresaliente. La pernocta fue en el aparcamiento del aeropuerto. Genial porque casi no hay aviones, quizás haya uno, máximo dos salidas al día. Cuidadísimos y múltiples aseos, wifi muy rápido y de ser necesario, hasta médico gratis. En un panel, hay un gran mapa del departamento de Oruro. Los escasos aviones, van a Santa Cruz de la Sierra, la ciudad más populosa del país, en un vuelo de solo 45 minutos.

La carretera desde Oruro a Cochabamba transcurre toda por alta montaña. Desafortunadamente están desdoblando la calzada y tocó mucha obra. Cuando la autovía esté lista va a ser una gozada porque llega hasta los 4.500 metros de altura y las montañas de tonos rojizos, son espectaculares y rondando los seis mil metros. De hecho, toda la carretera oscila

entre los 4,000 y 4.500 metros, hasta acercarse a Cochabamba, donde baja de golpe hasta los 2.500. Estos tremendos desniveles, son una constante en los países andinos. Debido a esta altura media, la temperatura aquí es primaveral. Es una ciudad más grande de lo imaginado ya que el área metropolitana supera ampliamente el millón de habitantes. Visité en los dos días en que estuve, la Catedral, los tres mercados del centro, que están a pocos metros uno del otro y los tres con mucha actividad, la plaza del 4 de Septiembre que en este caso es la principal y que para variar no se llama Plaza de Armas, el monumento a las Heroínas de la Coronilla, donde por dos veces me advirtieron de que gastase muchísimo cuidado y efectivamente, esa era la impresión que el sitio desprendía.

Me quedé a dormir en un lugar llamado Las Lilas que no es muy recomendable, excepto que la idea sea quedarse a descansar unos días, porque está lejos de todo y para encontrarlo, el GPS no lo localiza bien y fue un mareo el encontrar la puerta de entrada que, además, estaba sin rótulo alguno. No es caro porque cobran 40 Bs, tiene césped bastante bien cuidado, tiene piscina y además te dan el desayuno, pero, aun así, no lo vi muy conveniente. Hay un minibús destartalado pero muy barato que lleva hasta el centro en 20/30 minutos que se pasan rápidos porque el colorido y la música salsera a todo volumen te alegran el día. De querer optar por parar y pasar unos días tranquilos, sí que es muy buen lugar.

En líneas generales, no vi a Cochabamba como un sitio para quedarse más de un día, o quizás, máximo dos.

A partir de aquí, la ruta está muy poco transitada cuando se toma la dirección a Sucre. Debo decir que en Bolivia, también los camioneros usan el intermitente izquierdo para facilitarte el adelantamiento y aunque te imaginas cuál es su intención, no te decides a pasarlos hasta no tener visibilidad suficiente. Yo siempre tengo la impresión de estar haciendo algo prohibido. Otro dato importante es el precio del combustible. El diésel está muy subvencionado para los locales, hasta el punto de que el litro cuesta 3,72 Bs mientras que, para las matrículas extranjeras, de hecho, casi inexistentes, cobran 8,82 Bs. Esta importante diferencia hace que aparezca la picaresca, tanto por parte de los que atienden las estaciones servicios, como por parte de los usuarios. A veces, te lo suministran regateando el precio, por ejemplo 6 Bs, aunque también pagué 5 Bs y en otras ocasiones, te sugieren que te apartes del surtidor y con cubos y un embudo van poniendo el carburante. En este último caso, a mí me cobraron el precio boliviano, lo cual es un importante incentivo porque al cambio equivale a 0.45 €. El apartarse del surtidor es para que no te capten las cámaras de video porque los pocos extranjeros que circulan deben pagar el precio estipulado para ellos.

En otro orden de cosas, advertir que sacar dinero de los cajeros automáticos, si no es con Visa, es un problema. Para aminorar ese impacto, hay muchos lugares donde sí se cambian los dólares. El cambio de euros es menos habitual.

Tenía pensado haber llegado hasta Santa Cruz de la Sierra y posteriormente a las Misiones bolivianas, las últimas ya cercanas a Paraguay, pero finalmente desistí porque las temperaturas eran muy altas y también, porque en la ida y vuelta, se iban a los 3.000 km. Una vez simplificada la decisión por el hecho de no ir tan al este, la carretera desde Cochabamba hasta Sucre, en sus 330 km, solo pasa por una pequeña población digna de mención y que está a mitad del camino, de nombre Aiquile y donde me quedé a dormir. Como tenían abierto el mercado hasta muy tarde, hice unas compras para salir pronto al otro día. Aquí, como en tantísimos otros lugares, pude constatar la listeza y reflejos de la gente que vende en los

mercados, donde quiera que en el mundo se encuentren. Ciertamente, ese mercado fue un oasis en el largo camino.

La noche, al ser sábado, no fue muy tranquila porque me quedé a dormir en la Plaza de Armas donde había un concurso local de futbolín, que duró hasta bien entrada la noche. La disposición de los jugadores en el tablero de juego, era como en el fútbol antiguo, 2 defensas y 5 delanteros, o sea que había goles en abundancia y por tanto, gritos a todo volumen y además, continuamente.

Hasta Sucre, lluvia y llegada un tanto decepcionante por la mediocridad en la construcción y en su estado de conservación. Camino del centro, aquella primera impresión, comenzó a diluirse y una vez localizado el sitio donde iba a pernoctar, me dirigí a pie al centro y, vaya si cambió la cosa. ¡Qué magnífica sorpresa! Esta impresión fue a mejor a medida que me acercaba a la plaza central. Todo el centro de la ciudad está perfectamente encalado, muy limpias todas sus calles y numerosas construcciones de mucho valor. Muy buena estructura colonial. Por no extenderme, porque hay que ver Sucre, destacaría la Plaza 25 de mayo, el museo Casa de la Libertad, la universidad de San Francisco Xavier, la Catedral, la basílica de San Francisco, el mercado Central, el parque Bolívar, el mirador de la Recoleta, Santa Clara, el cementerio Público y a unos 6 km de Sucre, en la ruta hacia Cochabamba, el parque Cretácico en el farallón de Cal Orck'o con la visita a las huellas de los dinosaurios. Se puede tomar un bus turístico y también se puede llegar con minibuses locales, muchísimos más baratos y que están marcados con el número 3 o la letra H. Bien documentado y con varias salas con proyecciones audiovisuales. En conjunto, toda la ciudad merece la visita y aunque sabía que sigue siendo la capital constitucional del país y que lógicamente, debido a ese motivo era de esperar una cierta magnificencia, yo me he quedado encantado con lo que ofrece y me parece muy recomendable su visita.

El tiempo es sumamente agradable, ahora a primeros de diciembre donde aquí ya casi es verano, pero donde no hace calor si vas por las sombras, ya que bajo el sol y a mediodía, es otra historia. Sucre se encuentra a casi 3.000 m.s.n.m. Las noches son de 8/10 grados y durante el día, alrededor de los 20/22.

Tenía pensando haberme marchado de Sucre al quinto día después de mi llegada, pero como supe que había convocados durante dos días, paros y manifestaciones promovidas tanto por los detractores como por los partidarios del gobierno actual, preferí completar la semana en la ciudad y no arriesgarme a que me forzaran a pararme en cualquier lugar inesperado, sobre todo teniendo en cuenta que debido a la renuncia a visitar las Misiones, ahora sí que estoy a tiempo de llegar a San Pedro de Atacama en la fecha prevista. La visita al PN Eduardo Avaroa, aunque esté enclavado en Bolivia, la haré desde Chile porque la pista desde Uyuni hasta las lagunas Roja y Verde que están dentro del parque, solo se puede hacer en vehículos todo terreno, además de que el camino se extiende por la friolera de 350 km.

Pasado mañana salgo para Potosí y desde allí para el esperado salar de Uyuni. ¡Esperemos que la ruta se dé bien!

He incluido la visita al salar de Uyuni en este relato y la verdad es que ha quedado muy largo. El próximo, lo acortaré. Antes de contar un poco sobre la ruta, aviso de que sacar dinero de los cajeros automáticos con tarjetas que no sean Visa, en Bolivia, es un poco difícil. Caso de intentarlo, mejor en el Banco Unión que está establecido en toda Bolivia. No cobran comisión excepto las que puedan cobrar en el país de origen. Mejor en un cajero automático de la propia

sucursal del Banco y no en uno de grandes almacenes o de cualquier esquina porque la reclamación se hace ardua. Me pasó en el cajero de un supermercado y me costó algunas llamadas, incluidas tres a España, y a Visa Internacional, antes de la devolución. Al parecer, no están obligados y es potestad del Banco el devolverla o el quedársela. A mí me la devolvieron.

Para poner combustible, no sé si es necesario, pero yo me decidí por sacrificar un calcetín impar que me quedó después de una sesión de lavandería y utilizarlo como filtro. Me quedo más tranquilo.

No había comentado nada sobre los museos. No están muy bien dotados, casi en ningún caso. Hay siempre diferencia en el precio, tres o cuatro veces más caros para extranjeros que para nacionales, pero, en cualquier caso, siempre muy baratos.

Es oportuno llevar fotocopia de los documentos que se han necesitado para obtener el permiso de importación a la entrada del país, que aquí en Bolivia, la policía llama declaración jurada. Los originales, siempre que se pueda, mejor guardarlos en sitio seguro. Caso de tener que argumentar con ellos, es mejor conservar en nuestro poder los originales porque si no, se empieza perdiendo el pulso en caso de tener que dar una hipotética coima.

A pocos kilómetros al sur de Sucre, camino de Potosí, está el palacete de la Glorieta que bien vale una paradita. No sería gran cosa en Italia, pero sí lo es en Bolivia. Fue mi despedida de Sucre para seguir un camino de 230 km, un poco anodino hacia Potosí. Lo único destacable son unas montañas, que yo encontré que presentaban una constitución morfológica muy parecidas a Montserrat. Esta zona, para encontrar otra coincidencia ibérica, se llama como la coruñesa Betanzos.

La llegada a Potosí, como la de tantas ciudades sudamericanas, en países con crecimiento demográfico vertiginoso debido a una reproducción natural sin cortapisas y que por tanto se traduce en un urbanismo muy deficiente, con edificios a medio terminar, ausencia de señales y circulación tirando a caótica, además de la ausencia de acabados de pintura en todos los edificios. Afortunadamente, al acercarse al centro, la cosa va mejor porque los fondos del Patrimonio de la Humanidad, se dejan notar.

Aquí hace frío por las noches, no más de 5/6 grados a pesar de estar en verano, pero claro, es una ciudad que está por encima de los 4.000 metros de altura y eso se nota. Lo más atrayente de la ciudad de Potosí, sobre todo por lo que significó, es el Cerro Rico. La mayor mina de plata del mundo. Parece increíble que en pleno siglo XXI aún siga en producción después de casi 500 años de continua extracción. Dicen que todavía emplea a 20.000 mineros distribuidos en 70 cooperativas y que tienen 5.000 bocaminas abiertas...aunque parecen datos bastante exagerados.

Estuve con un guía de los mineros que no me pareció que tuviese mucha idea de lo que decía. Me dieron un casco habilitado con luz y me hicieron subir por una trecha difícil y verdaderamente me arrepentí de no haber tomado un tour más organizado, que los hay. Por supuesto que el precio de la visita hay que negociarlo ya que me pidieron 100 Bs que se quedaron en 40 Bs.

Al Cerro Rico aún se le sacan minerales que una vez limpios dan básicamente producción de plata y estaño, además de zinc, plomo y cobre, pero todo el lugar se ve soportando una degradación importante como consecuencia de una minería irresponsable. Toda la zona está llena de inmundicias, desperdicios y mugre.

Se puede subir con tours organizados que usan microbuses y también con tomar los micros públicos por tu cuenta pero que, en este caso, verdaderamente no es conveniente. Hay que subir unas pocas de cuestas importantes desde donde te deja el pequeño bus hasta la bocamina y eso, a 4.200 metros de altura no resulta agradable.

Hablando de pequeños buses, decir que son todos importados de China, de segunda, tercera o vaya Vd. a saber de qué mano. No se han molestado en pintarlos ni tampoco en quitar los rótulos chinos que están por todo el micro. Esto no es exclusivo de Potosí y están en muchas ciudades bolivianas. Anécdotas andinas.

El día siguiente, además de corretear por toda la ciudad, lo dediqué a la visita a la Casa Nacional de Moneda que está emplazada en el centro de la ciudad. Muy buen edificio que ya no está operativo porque la producción de las monedas bolivianas se hace, hoy en día, entre España, Chile y Canadá por lo que muchas de las salas sí están ocupadas, pero dedicándolas a pinturas, mayoritariamente de pintores anónimos y otras, a artículos ornamentales de plata. Hay una sala con las primeras máquinas que llegaron a Potosí, en la segunda mitad del siglo XVIII procedentes de España y que durante 60 años acuñaron muchos miles de monedas de onzas de plata, de una forma verdaderamente artesanal.

El edificio, situado junto a la catedral, merece la pena una visita. Otra vez hay que pedir a la diosa Fortuna, la de la buena y la mala suerte, aunque casi siempre se le asocie a la buena, que el guía esté a la altura, lo cual no es fácil en la mayoría de los casos.

En la ciudad de Potosí, hay más cosas para ver además de las citadas, todas muy cercanas entre sí, como la Plaza 10 de noviembre, la Torre de la Compañía de Jesús que es uno de los símbolos de la ciudad y varias iglesias, especialmente la de San Lorenzo.

A mi entender, la labor municipal de la ciudad deja bastante que desear, todo lo contrario que en la espléndida Sucre. En estos casos, se nota muy bien la influencia del municipio mucho más allá de la influencia del gobierno de la nación. Toda la ciudad está llena de garabatos y grafitis en lugares emblemáticos. Los pintores y poetas espontáneos se dedican a pintarrajear y ensuciar paredes con desesperadas declaraciones amorosas, con insultos a políticos, loas a sus equipos preferidos y cualquier otra ocurrencia. Es una ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad, por todo lo que significó durante los siglos XVI y XVII, donde llegó a ser la ciudad más importante del mundo debido a su extraordinaria riqueza minera pero no estaría de más que la Unesco tomase medidas al respecto, si no es que ya lo esté sopesando porque está incluida en la lista del Patrimonio en peligro, no solo por la deficiente conservación del centro colonial sino también por el tratamiento de extracción del mineral dado a su Cerro Rico de Potosí.

Por fin llegó el día de la salida para el Salar de Uyuni. Carretera excelente desde la misma salida de Potosí, no desde dentro y hasta la misma entrada a Uyuni, no dentro. Respetan muy bien las líneas divisorias el ministerio de transporte y la corporación municipal. En Uyuni, todas las calles son adoquinadas o de tierra.

Todo el trayecto se hace con un solo peaje de 18 Bs. No hay ni una sola gasolinera operativa porque, aunque haya marcada una, está cerrada. Son 200 km y, por tanto, hay que asegurarse tener bastante combustible y si el tanque va lleno, mejor. Yo, hace varios miles de kilómetros, aún en Estados Unidos, opté por llevar un tanque extra de 25 litros que me da tranquilidad. Ni un solo restaurante, café o tienda en condiciones en el trayecto.

En muchos momentos del recorrido entre Potosí y Uyuni, siempre entre los 3.500 y 4.300 metros, extraordinarios paisajes de majestuosa soledad. Muchas llamas y vicuñas a los dos lados de la carretera y los matorrales de la puna que ya se han hecho tan habituales. A medida que nos acercamos a Uyuni, ya se ven ríos secos con buena aportación salinera. Uyuni, es una ciudad destartalada, pero a la que se le ve buen ambiente social. Un mercado bastante grande y limpio. Muchísimas agencias de viajes, la mayoría ofreciendo una visita de uno, dos y hasta tres días para visitar el preciado desierto blanco y recorridos al PN Eduardo Avaroa, el cual yo probablemente haré desde Chile.

La ciudad es absolutamente plana y desde el alto, poco antes de la llegada, el colorido de los edificios se ve como una continuación de la pampa seca.

El motor principal de la economía de la zona es el turismo que el salar produce, además de la extracción de mineral. Uyuni, en su tiempo, tuvo una importante estación de ferrocarril con conexión a Antofagasta, que entonces era de Bolivia y hoy de Chile, después de la Guerra del Pacífico. Ahora ha quedado convertida en un museo, con varias máquinas y vagones absolutamente inservibles y casi en estado ruinoso. La sensación de dejadez es importante. Allí no se ve a nadie, mires donde mires.

Más allá del estado de conservación, el museo vale la pena visitarlo, aunque solo sea para hacerse una idea de cómo era el transporte de todo el mineral de esta zona andina hasta los puertos bolivianos del Pacífico. Resulta impactante ver tantas máquinas obsoletas, retiradas y abandonadas y que fueron tan importantes en su época.

Ayer lo dediqué todo el día al Salar de Uyuni. Uno de los hitos de este viaje. Es el salar mayor del mundo y en términos económicos, el que posee las mayores reservas de litio. En lo puramente turístico, ninguna decepción teniendo en cuenta la época seca en la que estamos.

Para aquellos que se animen a un viaje a Bolivia, es esencial saber qué vistas esperan ver en el salar de Uyuni. De venir entre la segunda mitad de diciembre y el mes de junio, es la época más húmeda, cuando hay lluvias y cuando el paisaje se reviste de una capa de unos centímetros de agua que hace que la extraordinaria extensión del salar, equivalente a una provincia española como Valencia o Asturias, se convierta en un inigualable espejo que refleja todas las nubes y montañas. Algo único en el mundo. Para esta opción, es estrictamente necesario ir con un vehículo tracción 4x4 porque fuera de los caminos, todo queda embarrado y a veces, también los caminos. Hay muchas excursiones organizadas para un día, dos y hasta tres. Los precios son de desde los 160 Bs para las de un solo día, incluyendo un almuerzo tipo picnic, hasta los 500 y 600 Bs. La gran diferencia se produce porque en las de más de un día, hay estancia en un hotel de sal, además de varias comidas. El hotel de sal, forma parte del marketing de las agencias. Si no te lo dicen, ni sabes dónde estás. Algunos tienen lujo añadido e incluso hasta TV por cable. Pero claro, estas excursiones con hotel de lujo, no cuestan 500 Bs.

La sal usada para la construcción tiene mucho parecido con una cerámica blanca, pero de tacto más basto. La otra opción a la hora de elegir fecha, es venir de julio a diciembre, quizás desde fines de abril ya sea posible y el sala estará completamente seco.

La diferencia con la primera elección, es que, en esta segunda, al estar seco el salar, el paisaje es el de un inmenso desierto blanco y plano, único en el mundo, pero quizás menos exclusivo, menos espectacular que la opción con el agua formando un grandioso espejo. También otro elemento a barajar, es el hecho de que se puede entrar con la AC y la comodidad de permanecer en tu propio vehículo, además. Compartir un vehículo con cinco o seis desconocidos y a la velocidad que marque un guía, no siempre resulta apetecible.

Yo lo he hecho así y una vez acabado el trayecto, mínimo se hacen 150/200 km por el salar sin pisar asfalto para nada y al día siguiente, cuando fui a ver el estado de los bajos, comprobé que se había quedado bastante sal adherida. He debido lavarlo muy bien hasta asegurarme de que no quedase ningún resto.

El costo del lavado, ya saben los lavadores de la imprudencia cometida, es de 160 Bs o sea, más que la excursión de un día por persona, con el almuerzo incluido. Si a pesar de todo, para quien quiera subir con su propio vehículo por desear quedarse unos días en tan increíbles parajes, todo cuenta, entonces es conveniente aplicar antes una capa antiadherente que proteja y que proporcionan en los mismos lavaderos. Conclusión: excepto en el caso de querer pernoctar varios días en el salar, no vale la pena subir con la AC. Está totalmente permitido el quedarse allí varios días. Hay un control policial al entrar, pero no te preguntan el tiempo de la estancia ni a la entrada ni durante el recorrido.

Si es en el primer periodo, época húmeda, sencillamente no se puede y hay que descartarlo. Si es en el segundo, que sí sería posible, no es conveniente, excepto para una estancia prolongada que compense de los gastos a incurrir.

El salar está tan alto como la ciudad de Uyuni. En la estación seca, durante el día puede hacer calor por no haber ni hay una sombra para resguardarse, pero por las noches, en junio y julio, puede hacer -10° Puntos importantes de visitas dentro del salar, serían los Ojos de Salar, hay muchos que aparecen en zonas donde las capas de sal son más estrechas, el monumento al Dakar y las banderas que quitan y ponen según filias y fobias de los que no respetan, la laguna Incahuasi. También se puede llegar hasta las faldas del volcán Tunupa, pero esta visita habría que hacerla en las excursiones de dos/tres días. En las excursiones largas, suelen incluir también visitas fuera del salar por lo que se debe escoger bien la mejor opción a la hora de la elección para no incurrir en ver cosas que realmente no están consideradas como exclusivas.

También se puede tomar un café en un hotel de sal, sin quedarse a dormir, pero me pareció menos trascendente. En el mejor de ellos, cobran 150 USD por el capricho de dormir, aunque también los hay más económicos.

Lo verdaderamente impresionante es sentirte en un lugar jamás visto. La sensación de estar en un paraje tan excepcional y único es indescriptible. El cielo es de un azul difícil de describir, inexpresable.

Fue un día muy largo porque salí de vuelta del salar, ya atardeciendo, con un sol que tenía un diámetro inusualmente grande y que no creía haber visto anteriormente y con un atardecer que duró casi una hora. Es una ilusión óptica lo del tamaño, pero la percepción fue esa.

Me había quedado la noche anterior en el centro de la ciudad de Uyuni, junto a un cuartel militar, en una calle sin salida y fue excelente, pero ayer, fue una interminable fiesta la que hubo a solo unos 200 metros y, que no acabó hasta la seis de la mañana, con música a todo volumen y presumiblemente mucho alcohol porque la alegría y las peleas, lo dejaban translucir. Con la esperanza de que iba a ser la última canción, amaneció. Todos pasamos por esas edades. Esta mañana, dedicada a lavar en condiciones la AC, a poner más gasóleo a la espera del día de mañana que se promete largo y de camino muy despoblado. ya en dirección a la frontera con Chile, a sujetar bien el mástil donde se asienta la TV porque debido a tanto traqueteo se había descolgado, razón de más para ir al salar con un todo terreno y, por último, a instalar una bocina doble en la AC porque la de origen era de risa. Los precios, por lo económico, también son para reír.

Desde Uyuni, la forma más cómoda de llegar a San Pedro de Atacama, es entrar a Chile por la frontera que llega a Ollagüe. La distancia total es de 525 km, de los cuales, 230 km por pista de tierra en Bolivia, de los que hay como un 60% bueno y el resto deficiente. La parte peor, la de salida de Bolivia. Son muchos kilómetros de tierra, pero de no querer hacerlos y buscar una alternativa que estuviese toda asfaltada, habría que subir a Oruro y desde allí carretera hacia Iquique y un poco antes de la llegada, desvío a Calama y San Pedro. Es un total de 1.200 km. La ruta más corta, la de la pista, está muy poco transitada y encuentro que lo peor fue el polvo que desprenden los camiones mineros, sobre todo en esta época seca, que van a mucha velocidad. A favor está el que no te vas a quedar atascado en barro. Los primeros 60 km van bordeando el salar de Uyuni pero que no se puede ver con nitidez porque está separado por unos 500 metros y no hay elevación alguna. La salida de Bolivia, abierta entre las 8 de la mañana y las 8 de la noche, sin inconveniente alguno. Estaba yo solo en las oficinas de Migración y en las de Aduanas. Hay que conducir 10 km hasta la caseta de migración chilena.

CHILE

Justo a los 5 km, es decir en la mitad de la zona compartida, comienza el asfalto chileno y se agradece muchísimo. La frontera de Chile, abierta en el mismo horario que la boliviana, estaba un poco más concurrida porque había un bus con trabajadores bolivianos. Migración sin problemas, aduana para la importación temporal del vehículo gratis y también sin problemas, pero la inspección ocular, muy pesada. Vinieron 4 agentes, en plan muy afable, pero con prisas porque cerraban pero que me hicieron abrir todos los habitáculos de la AC, sin excepción alguna y cuando llegaron al frigorífico, me dijeron lo que ya sabía: carnes, verduras y frutas, no pasaban. Les dije que adelante, que los tirábamos, pero me dijeron que yo no había declarado esas pertenencias y que ese contrabando estaba penado en Chile con una multa muy seria. Nadie me había hablado de ese requerimiento ni de ese formulario, pero noté que, por alguna razón, se suavizaron un poco. Me hicieron rellenarlo y perdí, sin más, mi lechuga, el aguacate, los tomates, las manzanas y mis solomillos congelados.

Lo anecdótico fue que me querían quitar los 6 sobres de embutido ibérico español comprados en Bolivia a precio de oro y los convencí de que me los dejaran, argumentando que todavía estaban cerrados. No obstante, el de lomo me lo quitaron porque decían que contenía sal y que ese no podía pasar. No les quise decir que los de chorizo y jamón también tenían sal, porque sabía a lo que me exponía. En fin, sin ser adivino, ya sé yo lo que cenó el agente chileno esa noche.

Llevo un neumático nuevo y me dijeron que estaba prohibido pero que me toleraban introducirlo al país porque comprendían que llevaba mucho tiempo viajando...Para permitirlo, debería estar con la llanta montada.

La importación temporal de la AC me la han dado por 90 días y mi estancia, también. Son renovables por otros 90 días, dirigiéndose a cualquier ciudad que tenga una Aduana y una Policía de Investigaciones. Es un trámite fácil.

Se portaron bien aconsejándome donde podía dormir dentro de la explanada de la frontera y fue muy buena idea, porque como ya estaba cerrada, no hubo ruidos y si los hubo, el cansancio ayudó a mitigarlos. En el pueblo fantasma de Ollagüe, allí no vive nadie, fue un sitio perfecto para ducha y desayuno.

Las vistas que ofrece la ruta a partir de ahí, llamada Ruta del Desierto, es algo para no olvidar en toda la vida. Maravillosos paisajes entre volcanes de 5/6.000 metros de la Reserva Nacional del

Alto Loa, y los cerros Aucanquilcha, Tomasamil, Cerro del Azufre, Cerro Paniri y varios salares, y como el sol venía del este y las montañas y salares estaban al oeste, luz perfecta para unas buenas fotos. Para que esa luz esté disponible, hay que hacer el viaje por la mañana, cuanto antes, mejor.

Esa belleza y ese cielo, compensaron de largo, la escasez y el mal camino en Bolivia, porque en la parte chilena, la carretera está muy bien asfaltada también muy bien señalada. Son unos 100 km a través de esta belleza y luego el paisaje se viene abajo al entrar en el desierto de Atacama, plano, de pedregal y arena, reputado como el más árido del planeta. La carretera lleva hasta Calama que es una ciudad limpia pero insulsa y que está situada en el centro del desierto. Ya se ve que todos los precios chilenos, en general, no son los de los anteriores países andinos. La renta per capital de Chile es tres veces superior a la de Bolivia y casi dos veces la de Colombia, Ecuador, Perú y de ahí la diferencia en los precios al consumidor. Un euro da para 770 pesos y un dólar se cambia a 690 pesos.

A solo 16 km de Calama, se encuentra la mina de Chuquicamata, la mina de cobre más grande del mundo a cielo abierto, con un cráter de 3,5 km de diámetro y uno de profundidad y que de hecho, es el factor más importante del desarrollo de la ciudad, y que, al parecer, se puede visitar previa cita. Yo lo solicité, por si había suerte antes de marcharme de la zona, pero no la hubo. Dentro de pocos años está previsto el comienzo de la extracción de cobre y molibdeno pero bajo tierra.

Datos para el conductor: en los 230 km desde Uyuni hasta la frontera con Chile creo que solo hay una gasolinera y en los 200 km hasta Calama, no hay ni una sola gasolinera. En la parte chilena, está bien marcado, pero no en la boliviana. En Chile, el diésel está a 666 pesos chilenos por litro. Desde Calama hasta San Pedro de Atacama, hay 100 kilómetros por una buna carretera, casi toda recta. Toda transcurre por el desierto.

Poco antes de la llegada, viniendo desde el oeste, en plena carretera, está el Valle de la Luna. Bien vale una parada y además va a ser un anticipo de lo que se va a haber en los próximos días. El pueblo de San Pedro de Atacama, sorprende, primero por ser tan pequeño, pero tan conocido y segundo por la absoluta falta de urbanismo. Casi todas las calles son de tierra fina. Polvo y más polvo. No hay un solo árbol para resguardarse del sol de mediodía cuando hace mucho calor. Casi imposible pensar que en un sitio tan turístico no haya un solo parque, un solo jardín en todo el pueblo, pero lo es: no hay ni uno solo.

No hay un camping para dejar la AC, precios desorbitados en cualquier parking, para lo que es el sitio, pero debo decir que, junto a los Bomberos y el Cementerio, se puede uno quedar. Hay puestos de frutas y algún chiringo y fue una buena elección. Sí que da la impresión de que el pueblo es seguro y se ven patrullas de carabineros, que aquí popularmente, les llaman "pacos". Quizás porque sea el centro de una serie de atracciones, de más o menos valor y porque tiene una situación estratégica para recibir turismo, sobre todo de Brasil y de Argentina, pero el pueblo es una total decepción, sin paliativos. Quizás, la calle Tocopilla, de terracería, quizás para gente joven, tenga su interés. En vista de la oferta poco atractiva existente en el pueblo de San Pedro y, como para la cita con el ALMA todavía me faltaban 6 días, me pareció un poco excesiva la espera...pero, sobre todo porque pude saber que la visita ya no es como cuando hice la reserva.

Resulta que las antenas están a algo más de 5.000 metros de altura y ha sido mucha la gente que se ha sentido mal. Han debido aplicar oxígeno y luego hacer un poco de seguimiento para vigilar la recuperación y todo esto les suponía demasiadas complicaciones por lo que han decidido que la visita, gratis, acabe en un punto mucho más bajo donde hay oficinas y una sala donde se puede hablar con algún astrónomo y donde pasan información, pero claro, esto no es

ver las estrellitas en las que yo había pensado. Decidí, por tanto, adelantar un poco la salida. No obstante, os cuento un poco los sitios que visité, porque verdaderamente fuera del pueblo, hay bastantes atractivos.

En el Salar de Atacama, hacia el sur, está la laguna de Céjar, donde debido a la alta concentración salina se flota sin hacer ningún movimiento. En el camino encontré un árbol con suficiente copa, y eso me pareció casi milagroso. No había visto uno en 50 km a la redonda. Siguiendo hacia el sur, se llega a 50 km hasta Toconao, un pueblecito sin mucho interés turístico, aunque lo venden como tal y desde ahí, por una pista en bastante buen estado, hasta la laguna Chaxa donde había flamencos, aunque no muchos. Sí que había una importante concentración, pero estaba acotado y no se podía llegar a menos de 500 metros.

Para llegar a los géiseres de Tatio, 90 kilómetros hacia el norte, por una descuidada pista. Hay que darse un buen madrugón. Los micros salen a las 4.30 de la mañana porque si no es así, el caudal de agua del géiser baja mucho. Se debe llegar al amanecer. Hay muchos géiseres, al menos 60 y es una buena excursión. La visita acaba a las 12:30 por lo que queda tiempo de hacer más visitas en el mismo día.

La agencia de viajes cobra 20.000 pesos chilenos y la entrada al parque, 10.000. Total, unos 40 €. Otra ruta a la que me apunté, fue ir hacia el este, para ver la Laguna Verde, que está en Bolivia, pero se llega mucho más fácilmente desde San Pedro. Llegué hasta la frontera con la AC, pensando en tomar alguna locomoción para llegar hasta la Laguna Verde que está a solo 15 km, pero no fue así. Allí en la frontera, en la parte de Chile, no había nadie con transporte. Sí que se podía pasar andando hasta la parte boliviana caminando por la franja que administran los dos países, pero son 5 kilómetros y los carabineros chilenos no podían garantizarme de que hubiese transporte al llegar allí. Ese camino de 5 km, andando a 4.860 metros de altura, me pareció excesivo y no lo hice porque había otra posibilidad, que era desde territorio chileno, solo unos 8 km más adelante hacia la Reserva Nacional de Los Flamencos, de ver desde lejos, tanto la laguna Verde como la Blanca. Creo que fue una decisión acertada, aunque las dos lagunas quedan un poco retiradas. Con los prismáticos, se pudo ver razonablemente bien.

Continué otros 50 kilómetros camino de la Reserva Nacional de los Flamencos, ya que estaba empeñado en ver esas aves tan estéticas, pero allí, en las dos lagunas en las que estuve, a pesar del nombre de la Reserva, no había flamencos. Quizás más adelante los hubiese, pero ya había decidido que el tiempo en la zona se me acababa y regresé para pernoctar en San Pedro de Atacama.

El penúltimo día de la estancia en San Pedro, viendo como apretaba el sol durante las horas centrales del día, tomé la decisión de bajar hacia Tierra de Fuego por la costa de Chile, donde se está muy fresquito y no por Argentina, donde las temperaturas recién entrado el verano austral, muchos días se acercan a los 35/38° y eso, sin una buena sombra, lo llevo mal. La carretera hasta Tocopilla, muy buena y los 260 km se hacen rápido. La señalización excelente y por cierto, primera vez que siento esa impresión una vez que dejé las carreteras de Canadá y USA.

Esta pequeña ciudad es muy estrecha y está encajonada entre el puerto y una montaña que desciende vertiginosamente hasta el mar. Hice una única pernocta, porque no era el sitio ideal donde descansar unos días del viaje, que en estas últimas semanas ha sido bastante intenso. Al día siguiente, la Nacional 1 me llevó 30 km hacia el sur, hasta Playa Conchuela. Playa desierta donde solo viven seis familias y donde hay un pequeño chiringuito con muy buena cocina con

pescados frescos, y ahí decidí quedarme a descansar y a pasar las Navidades. Es una pequeña caleta, de fácil acceso y donde he aprovechado también para ordenar cosas domésticas dentro de la AC, limpieza del motor y reagrupamiento de la bodega, y sobre todo, poder leer con tranquilidad sin hacer planes de ruta para los próximos días.

Entre Playa Conchuela y Mejillones, hay playas kilométricas y multitud de sitios para quedarse a pasar el día. Las playas no invitan mucho a bañarse, debido al fresquito, pero los sitios resultan atractivos para detenerse y pasar un buen día.

Extraordinarias las playas de Hornitos y Punta Itata, donde dormí a pierna suelta. No lejos, está Mejillones, una ciudad que, a pesar de ser pequeña, tiene mucha actividad concentrada en una zona industrial, 8 km antes de llegar al centro, junto a un puerto. Hay que visitar Punta Angamos desde la que se divisa toda la bahía de Mejillones y Las Loberas, con muchos lobos marinos, aunque ya no tan pacíficos como los de las Galápagos. En esta zona, quizás por la hora, se podía ver un extraordinario contraste entre la arena del desierto y el azul de un intensísimo cielo.

En Mejillones, me quedé a dormir junto al cuartel de los carabineros, no muy silencioso porque pasan buses de pasajeros, pero presumiblemente tranquilo, que es lo más esencial. Por cierto, el nombre de Mejillones no tiene que ver con el nuestro. Aquí los mejillones son como nuestras vieiras y a nuestros mejillones, aquí les llaman choritos, y aunque hay mejillones como los nuestros, no han sido los que han formado la toponimia del sitio.

Varias personas entradas en años, me han confirmado que hasta hace solo 8 o 10 años, durante los meses de verano, es decir desde primeros de noviembre hasta fines de febrero, en toda esta zona, la mayoría de las familias se iban a cenar y tomar baños a la playa, cosa que, con el clima actual, haría falta bastante atrevimiento. Es otra confirmación, oída en tantas otras partes, del más que posible cambio de clima.

Toda la ruta costera hacia Antofagasta se hace a través del desierto de Atacama pero lo bueno es que la temperatura es muy buena y una brisa marina continua y refrescante. La ruta excelente e incluso una vez salido de Mejillones, 30 km antes de Antofagasta, hay una muy buena autovía que además tiene un área de descanso bien cuidada y con magníficos servicios, incluyendo duchas con agua caliente. Una sorpresa muy positiva.

A 15 km antes de llegar a Antofagasta, o "Antofa", como casi todos llaman, está el Monumento Natural La Portada. Es un arco formada por la erosión del mar y el viento y para visitarlo solo hay que desviarse 3 km de la general. Un poco antes, sobre la misma carretera N 1, hay un monumento para señalar la situación del trópico de Capricornio.

La ciudad tiene un bonito y muy largo paseo paralelo al mar. Hay que visitar el muelle salitrero, ya en desuso y el mercado del pescado con una buena oferta de comidas. Cerca de allí, la plaza de Colón muy floreada y a al frente, una catedral moderna. Antofagasta, es según el FMI, la región más rica de Chile, más del doble de PIB que Santiago y donde un café te puede costar 4.000 pesos, o 5 Euros. Espectacular desarrollo de la minería, cobre, litio y salitre y un importante puerto, configuran la pujante economía de la región.

Su conjunto resulta muy agradable para visitar. Las dos pernoctas las hice en un tremendo parking, entre el Jumbo y el Estadio Regional. Grandes focos, cámaras de vídeo y los vigilantes del estadio, hacen que uno se sienta muy tranquilo.

Antes de abandonar el entorno de la ciudad, hay que llenar el depósito porque la próxima gasolinera está en Taltal, a "sólo" 230 km. La pregunta sería ¿cómo puede ser, que durante un tramo tan largo, no haya más estaciones de servicio? La respuesta es porque es un puro desierto, con escasísimo tráfico.

Camino del sur, a solo 75 km de Antofagasta, está esculpida la Mano del Desierto. Esta escultura fue creada por Mario Irarrázabal en 1992. Es de hormigón armado. Vale la pena una paradita en el medio de la nada. La escultura tiene una altura de 11 metros.

En Chile, usando las tarjetas extranjeras de débito Master Card, no sé con otras, no se puede sacar dinero ni tampoco pagar en tiendas y con ese hándicap viajaba hasta que decidí probar diciéndole a la cajera del súper, que a la hora de elegir el tipo de tarjeta, seleccionara crédito en lugar de débito, y ¡funcionó!

En los cajeros, para sacar dinero, hay que usar el mismo sistema. En el menú del cajero te preguntan si es una tarjeta extranjera y a continuación la opción débito/crédito y como ya elige crédito, aunque rareza, si se sea funciona. Chile es un país angosto, a veces no más de 80 km de anchura, pero extremadamente largo, casi 5.000 km desde el norte hasta el sur, es decir algo más que desde Madrid al Cabo Norte en Noruega, por poner un ejemplo que nos sitúe mejor. Las distancias hay que medirlas bien, sobre todo en lo referente al combustible y agua, muy especialmente en el desértico norte. Seguimos en el desierto hasta la primera parada en Taltal con una playa muy extensa y con dos gasolineras donde hay que volver a llenar el depósito hasta llegar a Cerro Paranal, otro gigantesco observatorio con las mismas limitaciones de visitas que el ALMA porque hay que hacer cita con anticipación, aunque en este la demora no es tan acusada. La verdad es que yo no sabía de la existencia de este observatorio ESO, siglas en inglés para Observatorio Europeo Austral y que es una organización astronómica entre gobiernos europeos, entre los que se incluye a España. Fue una excelente sorpresa

Aquí sí te dejan entrar en el observatorio, aunque no por las noches. Las visitas turísticas solo se pueden hacer los sábados a las 10:00 y a las 14:00. De todas formas, quién la sigue, la consigue. Ya tengo cita para ver el observatorio de Cerro Mamalluca o el del Pangue, que sí admiten citas para ver los cielos por las noches, que es lo que andaba buscando. Eso está en Vicuña, Valle del Elqui, y ahora llamada la capital de las visitas turísticas astronómicas por las muchas facilidades que concentra.

La ruta hacia Copiapó tiene un desvío que atraviesa el PN Pan de Azúcar, y el nombre viene debido a que hay una islita con ese nombre. No me pareció que hubiese mucho que ver en esta parte del parque. Se puede pernoctar en la caleta del mismo nombre y allí, junto a la playa, varios chiringos. Desde esta caleta hasta la salida del parque, muchos kilómetros paralelos al mar sin absolutamente nadie ni nada en el entorno. De verdad que esta parte del parque es un lugar para quedarse unos días, pero los planes son los planes y aún estaba muy lejos del Valle del Elqui, quizás unos 700 km y no quería jugar con la posibilidad de perder la cita ya concertada.

Justo a la salida de este parque está la pequeña población de Chañaral donde se vuelve a ver gasolineras y en una de ellas, en la que llené el depósito de combustible, me dejaron poner agua, previo pago de 1.000 pesos una vez rebajados los 2.000 que pedían. Obtener agua en esta zona, puede ser un problema, por eso es importante, intercambiarlo con la llenada de combustibles. Hay que reconocer que es una complicación el llenar el tanque de agua debido a la aridez del desierto. El agua, normalmente, la tienen que comprar de los camiones cisternas que se dedican a ello y por tanto es difícil que la regalen.

Este territorio, desgraciadamente, a pesar de ser un puro desierto, ha sufrido tanto en 2015 como en 2017, severas inundaciones con desbordes de arroyos y acequias que provocaron averías importantes en la red de aguas.

Desde Caldera hasta Puerto Viejo es un espectáculo la sucesión de larguísimas playas arenosas, todas desiertas de visitantes excepto algunos campistas que se instalan allí para disfrutar del verano.

Por fin pude ver en la zona del Valle del Elqui, la de los famosos cielos despejados y poquísima contaminación lumínica. Esta región se ha convertido en una zona, bastante turística, con muchos observatorios con telescopios para ver esos maravillosos cielos. Las dificultades en ALMA y ESO, aquí se convierten en facilidades porque en esencia, son observatorios con fines turísticos y las citas se hacen de un día para el otro y muy probablemente, sin cita previa también se pueda subir, sobre todo si se está fuera de la temporada alta.

Yo opté por ir al de Mamalluco, que parte desde la Plaza de Armas de la bonita población de Vicuña. Tuve la suerte de disfrutar de las explicaciones de Rubén, magnífico guía y con muchos conocimientos de astronomía. La noche estaba perfecta para realizar la excursión que comienza a las 22:30 y acaba a las 02:00 de la madrugada. Se puede ir con la AC, siguiendo al microbús y también ir con ellos. La diferencia es muy poca porque por la entrada al observatorio cobran 7.000 pesos chilenos y caso de ir en su bus, 10.000. En la ciudad de Vicuña hay mucho aparcamiento y se puede aparcar casi en cualquier lugar con tal de que no haya un vado. A partir de La Serena, aunque no se pueda decir que sea un terreno de clima húmedo, la sensación desértica de todo el norte de Chile deja paso a cultivos de frutales y especialmente de vides.

El amigo Antonio Alcántara y su esposa Carmen, habían tenido la gentileza de traerme desde España, unos filtros y unas pastillas de frenos y aunque nos habíamos citado para encontrarnos en la ciudad de Los Andes, ya que ellos se dirigían a Mendoza, Argentina. Sucedió una cosa muy curiosa y es que vieron una matrícula española en una gasolinera a más de 120 km de donde habíamos quedado en vernos y nos encontramos sin haberlo previsto antes, ni mucho menos. Aprovechamos para intercambiar sensaciones de la parte del viaje que ya habíamos hecho. Después de ese encuentro, fui descendiendo hasta Santiago para dejar unas horas la AC en la Fiat y que me hicieran revisión que ya tocaba, ipor fin una Fiat! y almorzar con un buen amigo chileno, de la época en que yo residí en Chile. No se encontró nada en la revisión con el escáner y como no tenían tiempo, no pudieron cambiar las rocambolescas pastillas de freno que me pusieron en Perú. pero que afortunadamente las pude cambiar en un Bridgestone de más al sur. Más encuentros hispanos: Carmen y Salvador estaban en Chile desde hacía unos meses y quedamos en vernos. Esto se hizo en Llico, playa al suroeste de Concepción. Allí compartimos dos días y medio muy buenos y pudimos intercambiar bastantes datos de las rutas hechas. Ellos van para el norte y yo sigo para el sur.

Había protestas muy generalizadas por parte de los pescadores artesanales que reclaman de manera muy contundente el que los barcos arrastreros no utilicen artes que a ellos les perjudican. Muchísimos neumáticos quemados y paros de larga duración en la Panamericana y en todas las localidades costeras, desde La Serena hasta Puerto Montt. A destacar que en Llico, hay dos balsas flotantes y cubiertas, donde por 10.000 pesos, es decir 13 € te dan todo el marisco local que puedas comer. Ostras, mejillones, choros zapatos, piures....crudos o cocidos. Están a solo 200 metros de la playa y obviamente, ellos tienen una Zodiac para llevarte y traerte.

No ofrecen pescado pero es muy fácil comprarlo a los pescadores que llegan con la pesca diaria. Por 1.000 pesos chilenos te dan lo que no te puedes comer. En la balsa, ellos lo cocinan. Tampoco venden alcohol, pero está permitido llevarse una botellita de un buen Sauvignon Blanc.

Rumbo más al sur, un detalle interesante: desde la región de Aconcagua hasta la de Biobío, casi 1.000 km es donde están las grandes bodegas, muchas de ellas colindantes con la Panamericana. A llegar a Linares, me decidí a comprar tres cajas de vino, que espero que alguna dure hasta llegar a España, con precios excelentes. La bodega en cuestión se llama Viña San Pedro, una de las bodegas de mayor tradición en Chile y con presencia en los cinco continentes. Surtido impresionante. Se puede comprar desde una sola botella en adelante. Se puede pagar con tarjeta.

Partí desde Llico, pasé por Lebu, Lagos Lanalhue y Lleu Lleu hasta quedarme a dormir en la Caleta Quidico, junto al Faro de La Puntilla. He hecho más kilómetros de los habituales. Las carreteras en Chile son realmente muy buenas, aunque el país, muy caro. Me atrevería a asegurar que bastante más caro que España, excepto el combustible, vinos y pescados pero en general, la cesta de la compra, que es lo que se palpa antes, es significativamente más cara, incluyendo la fruta a pesar de ser un gran productor.

Diesel (aquí también petróleo) entre 602 y 646 pesos, es decir como 0,78 €, en el mejor de los casos, lo cual, junto al pescado, mariscos y vinos, está muy bien. El problema de la distancia entre gasolineras, se solventó desde que se llega a La Serena.

Otra característica, muy negativa en este caso para Chile, es el ver la barbaridad de perros sin dueños que deambulan por las carreteras, por las playas o por los puertos de Chile. El tema ya ha alcanzado una magnitud tal que el gobierno ha tomado cartas en el asunto, aunque hace años que debía haberlo hecho, multando incluso con penas de cárcel para el maltrato de animales y también otras penas para aquellos que los abandonen. Pronto va a ser obligatorio el que lleven en el cuello un número identificativo y bozal para aquellos de más tamaño. Habrá que ver si la vigilancia del cumplimiento de esas normas se hace efectiva.

Siguiendo el camino al sur, se cruza la región del Biobío con muchas plantaciones forestales y bastante agricultura. para entrar en la Araucanía que tiene un clima oceánico y lluvioso, donde lo que predomina son las araucarias de gran porte. También es fácil de ver robles y muchos pinos.

Esta región está mayormente habitada por los mapuches que mantienen permanentemente un conflicto con el gobierno chileno por la pertenencia de sus tierras además de muchas otras reivindicaciones.

Hay sensibles diferencias, dependiendo del organismo que haga el censo, pero se acepta como ajustado un número de 1.000.000 de mapuches residiendo en la zona chilena, y en Argentina deben de ser alrededor de otras 100.000 personas más. La Historia no ha sido muy amable con esta gente. Primero, invadidos por los incas, luego por los conquistadores y desde hace 150 años, por los chilenos.

A ambos lados de la desembocadura del río Imperial, se encuentran la localidad de Nehuentue, donde no me autorizaron a cruzar a la ribera izquierda donde se encuentra Puerto Saavedra, ya que el máximo peso autorizado es de 4 t y como delante de mí había una pickup, tuve que cruzar el caudaloso río Imperial por el puente. No es gran problema, pero hay que hacer 22 km extras. Puerto Saavedra tiene una extraordinaria y tranquila costanera donde se puede uno quedar a

dormir, muy vigilado y con cientos de luces. Se puede comprar marisco fresco o se puede optar por comer en uno de los muchos restaurantes.

Hubo hace muy poco, en el 2010, otro terremoto y posterior tsunami, que en esta localidad, aunque pegó muy fuerte, no causó muertos porque las precauciones ya estaban tomada y las alarmas de tsunami fueron cumplidas por toda la población, aunque bastante gente opuso resistencia por miedo a los saqueos. Debido a ese siniestro se modernizó el paseo Marítimo

Hablando de catástrofes hay que recordar el tremendo terremoto de 9.5 en la escala de Richter, en el año 1960, el más potente registrado con instrumentos en la historia de la Humanidad y que provocó un posterior tsunami que causó 50 muertos solo en esta pequeña población. Debido al pavor causado entre los mapuches, como ofrenda, sacrificaron a un pobre niño de 5 años para detener la furia del mar. Esto sucedió en 1960. La Machi, es decir una hechicera de la cultura mapuche que realizó el sacrificio con la connivencia de sus parientes, fueron absueltos en el juicio, debido a que "habían actuado bajo los influjos de una fuerza psíquica irresistible e impulsados por un miedo insuperable".

La totalidad de muertos causados en la zona por este desastre, conocido como el terremoto de Valdivia, fue superior a las 2.000 personas.

Me he quedado 4 días pero como el viaje debe tener fecha de caducidad, también porque los antecedentes catastróficos ocurridos dan que pensar y además, porque como recordatorio siempre están los numerosos carteles indicando las rutas de escape caso de un eventual tsunami y finalmente, porque para colmo, ayer se produjo otro fuerte terremoto en la zona de Coquimbo donde ya estuve hace tres semanas y no está tan lejos de aquí. Por todo eso, he decidido continuar viaje hacia la cordillera, hacia la región de Los Lagos.

La carretera continúa cerquita de la costa y con una temperatura excepcional que me hacen recordar la costa del Cantábrico en los meses de verano.

Una característica propia y muy llamativa en los pueblecitos de la Araucanía es que son muy pulcros. Casi todas las casas de madera pintadas con llamativos colores y altos árboles como corresponde a una región de clima templado y húmedo. Había que seguir camino a Temuco y la ruta te lleva hasta Carahue, puerto fluvial sobre el río Imperial que te sorprende a su llegada por un puente colgante y un museo llamado Museo de la Edad de Vapor, en plena avenida central con más de 40 tractoras que llaman locomóviles que fueron máquinas a vapor transportables y fueron usadas como fuerza motriz en la agricultura y sobre todo en faenas forestales.

La llegada a Temuco, capital de la Araucanía, sorprende por la limpieza y más, sobre todo, porque desde los extrarradios de la ciudad, los edificios y casas están acabados y pintados. Es una ciudad de tamaño mediano, pero con muchas universidades, quizás por la influencia cultural que haya podido tener el que en esta ciudad fue donde creció y estudió el Nobel Pablo Neruda. Hay mucha inquietud cultural y constantemente hay actos conmemorativos. Muy activa en ese sentido.

Es un buen sitio para hacer lavandería, compras e incluso encontrar dos intermitentes laterales ya que uno desprendió. Como no había el original, pues hubo que comprar dos. Esta calle especializada en recambios y accesorios para todo tipo de vehículos, se llama Manuel Montt Las carreteras en Chile son realmente muy buenas, aunque el país, muy caro. Me atrevería a asegurar que bastante más caro que España, excepto el combustible, pero la cesta de la compra, que es lo que se palpa antes, es significativamente más cara, incluyendo la excelente fruta.

Diesel (aquí también petróleo) entre 602 y 646 pesos, es decir como 0,78 €, en el mejor de los casos, lo cual, junto al pescado, mariscos y vinos, está muy bien.

Bonita carretera desde la salida de Temuco hacia el sur y posteriormente hay que tomar el desvío hacia la cordillera. Cunco es una interesante villa para proveerse e incluso contratar algún vial, camino de la cordillera. En Melipeuco se toma un ramal hacia el PN Conquillio. Toda la carretera está muy bien asfaltada hasta la entrada al Parque donde ya se convierte en pista. Lo más relevante en este Parque es el volcán Llaima de más de 3.000 metros y una acusada prominencia que lo hace muy visible, incluso desde Temuco que queda a más 70 km. Como la situación ya comienza a ser bastante sureña, ya estoy casi en latitud 40 sur, siempre presenta su cima blanca incluso, ahora en verano. Realmente hermoso, no solo el volcán sino todas las verdes tierras que lo rodean.

Me quedo a dormir en Cunco y mañana continúo para Villarrica y Pucón.

Para aquellos que intenten quedarse una buena temporada en Chile, decirles que el permiso de importación temporal de la AC te lo dan por 90 días así como el de estadía de la persona y se puede intentar que lo extiendan por otros 90 días pero en el caso de la AC es complejo porque hay que solicitarlo en una ciudad que tenga Aduana lo cual no es difícil, pero luego hay que justificar los razones por las que se pide la prórroga y de concederla, hay que dejarla aparcada en un lugar autorizado por Aduanas, o sea que en la práctica es mucho mejor salir a Argentina y regresar con otros 90 días. En caso de enfermedad o accidente, siempre conceden la extensión. Añadir que pernoctar en Chile es muy fácil y no ofrece nunca ninguna complicación. Te puedes quedar prácticamente en cualquier lugar. En cualquier calle ancha, y la mayoría lo son, puedes aparcar como si fueses un turismo. Yo diría que, junto a Bolivia, son los dos países que aparecen como más seguros, desde México hasta el sur, a pesar de que sea arriesgado decirlo porque eso ya sabemos que es siempre una lotería, pero la impresión es que aquí hay menos posibilidades de que te toque.

----- febrero 2019

Antes de ir a la zona de Villarrica decidí quedarme un día a repartir entre los lagos Collico y Caburgua. Este último está muy cerquita de Pucón, pero solo hay una pista y no en buenas condiciones, por lo que es mejor volver hasta Cunco y al día siguiente seguir para el gran lago. En Cunco hay una gran explanada junto al estadio recomendada para pernoctar por los carabineros. En el lago Villarrica están las poblaciones de Villarrica y Pucón y sobre el lago, el volcán del mismo nombre y podríamos admitir que están un poco masificado, sobre todo Pucón durante los fines de semana del verano y en menor grado, también en Villarrica es así, pero eso no quita ni un ápice a la belleza de la región.

Verdaderamente es uno de los puntos culminantes de este viaje. No es de extrañar que haya tanta gente porque la belleza de esos lagos es un fuerte imán y el clima perfecto durante los meses desde diciembre a marzo, aunque ya se sabe que cuando hay mucha gente, siempre surgen inconvenientes a la hora de comer, o cuando se trata de aparcar. Hay que aceptarlo así, o venir en otras épocas, con más frio y de paso esquiar, ya que hay varias estaciones. El volcán, con una gran prominencia se ve desde muchos puntos de la zona. Es de una tremenda simetría y a pesar de ser verano, siempre presenta una cima blanca. No llega a los 3.000 metros, pero la latitud ya se deja sentir. Pude pernoctar sin problema a orillas del lago en Villarrica después de haber ido y vuelto a Pucón en el mismo día.

Después de dejar Villarrica, se comienza la ruta del circuito de los Siete Lagos que en verdad no presenta grandes diferencias con los lagos ya citados pero que muy probablemente lo hayan enmarcado en un circuito aparte para contar con un nombre específico y atraer turismo que recorra la totalidad de esta región y de paso, quizás desahogar un poco a Villarrica. Este circuito yo lo comencé por la bonita población de Lican Ray, que a veces se ve escrito como Licanray para disfrutar del Lago Calafquen que tiene diseminadas algunas pequeñas islas y así hasta llegar a Coñaripe. Junto a esta localidad, está el pequeño lago Pellaifa.

Desde allí la ruta llega hasta el lago Pullingue y se sigue posteriormente hasta el lago Panguipulli donde la principal atracción es Choshuenco. En los mapas no actualizados aun figuran como ruta de ripio, pero no es así y está asfaltada, aunque algunos tramos de no más de 500 metros cada uno, están sin pavimentar debido a las anteriores lluvias primaverales.

Camino de Puerto Fuy, en un corto desvío nos encontramos con el Lago Neltume y finalmente se llega al Lago Pirihueico donde hay dos opciones. Una de ellas es dar un paseo en un catamarán privado que sale a las 11.00 siempre y cuando reúnan 10 pasajeros, o 75.000 pesos. En el día que yo estuve, no lo reunieron por lo tuve que optar por la otra opción y que resultó mucho mejor. Tomé la barcaza pública, que va desde Puerto Fuy hasta Puerto Pirihueico, ida y vuelta. Este puertecito está situado a solo 10 km de Argentina por lo que puede ser una alternativa para quien prefiera no seguir más al sur. Queda muy cerca de San Martín de los Andes. La barcaza es moderna, equipa buenas butacas y posibilidad de hacer muchas fotos en el estrecho lago. El precio es muy económico, pasajeros 1.50 € por trayecto y la AC cuesta unos 22 €.

Día siguiente dedicado a hacer una visita a la Reserva Biológica de Huilo Huilo donde lo más destacable es el salto del mismo nombre. A la otra parte de la carretera hay un cerrado para ciervos rojos y otro para jabalíes.

Además del volcán Villarrica, los otros situados en la misma zona son el Quetrupillán, el Lanín en el límite con Argentina y el Mocho Choshuenco. Los nombres de lagos y localidades y volcanes, todos mapuches, se las traen, pero afortunadamente con lápiz y papel se pasa el trago. La zona está llena de termas producto de la intensa actividad geotérmica en esa área. Como tengo pensando en ir a visitar la de Antillanca, cerca de Osorno, desistí de más visitas. La última visita fue a la pequeña ciudad de Panguipulli, justo a orillas del lago grande del mismo nombre.

Buen lugar para buscar provisiones, como también lo es el Unimarc de San José de Mariquina. Me quedé sin ver el último lago del circuito, el llamado Riñihue, porque quería llegar de día a la costa del Pacífico. Afortunadamente Chile es muy estrecho...

El sitio elegido para quedarme en la costa, fue Mississippi, escrito de la forma en que se hace en los Estados Unidos. Este nombre se lo dieron unos voluntarios de ese estado que vinieron a ayudar en la catástrofe de 1960.

Debido a una tragedia sucedida en la noche que llegué, cuando dos chicos locales murieron al caer su automóvil desde el puente al río que da acceso a la caleta, decidí cambiarme a otra caleta típica de pescadores artesanales porque como es fácil suponer, no era el lugar adecuado quedarse debido al impacto causado en la pequeña población, que cuenta con tan solo 300 o 400 habitantes.

Me aventuré a conocer otra caleta, solo a unos 10 km al norte y me gustó también mucho. Se llama Queule, con criaderos de ostras, tres por 1 €, e igual precio por el kilo de mejillones. Toda

la pequeña población con mucho sabor marinero. Abundantísimo marisco y pescado. Gente encantadora. Verdaderamente una delicia.

En estos días de visita a los lagos y a la costa, me ha acompañado un clima excepcional que ha hecho que resalten con todo su esplendor estos paisajes, que rayan a gran altura y desde luego, tienen nivel de los Parques Nacionales de USA y Canadá, y no exagero lo más mínimo. Me faltaba contaros que el seguro de responsabilidad civil para la AC se puede hacer para todo el Mercosur, que incluye Argentina, Uruguay, Brasil y Paraguay además de dos países, Chile y Bolivia, que, aun no perteneciendo a esa organización, están incluidos en la póliza de seguros. Es decir, se acabó el rellenar más formularios, al menos para los seguros. Es un precio muy conveniente ya que el seguro para los seis meses y los seis países sale por unos 150 €. Hay más de un corredor de seguros que lo contrata, pero yo me decidí por el que habían elegido Carme y Antonio que fueron los que me pasaron el dato. Se llaman Speiser Seguros, están en Argentina y su correo es: gisela@speiserseguros.com.ar

Dejé la zona de Mehuín y Mississippi, hay que decir que, con un poco de desgana, pero la visita a Valdivia me compensaba. Esta ciudad, a juicio de bastante gente, la más bonita de Chile me recibió con un día magnífico y como era domingo pues menos gente de lo habitual. Ahora es la capital de la XIV Región de Los Ríos, justo en la desembocadura de los ríos Calle-Calle, Valdivia y Cruces, desde luego que agua no falta.

Está llena de edificios con claras reminiscencias europeas, principalmente germanas. En el centro destaca el Mercado que tiene una arquitectura muy atractiva y donde se celebra una feria de productos artesanales todos los fines de semana. En Valdivia, hay muchas cerveceras y entre ellas, la más conocida y la más rica, la de Kunstmann. En los alrededores de la ciudad, a solo 20 km está Niebla, punto desde donde se puede tomar un ferry de los muchos que cruzan el estuario hasta Corral, donde hay varias baterías y fortificaciones españolas que formaban parte del entramado defensivo de Valdivia.

La gente que faltaba en Valdivia, sobraba en Niebla y Corral. No había un solo lugar para aparcar un vehículo ni a 2 km del centro o sea que, para una AC misión casi imposible incluso a pesar de los varios parkings de las dos villas. Hay muchos, pero todos pequeños. En estos días andaba desatada una ola de calor tremenda para estos parajes. En Valdivia, se llegó hasta los 35 grados cuando lo habitual es que no sobrepasen los 22, y menos mal que solo fueron dos días.

Una rápida visita a la ciudad de Osorno y además rellenar gas propano con gente muy amable, pero obstinaditos porque insistían en la suerte que tuve al encontrarles, ya que ellos eran los únicos en Chile capaces de rellenar las botellas de propano extranjeras. Ahí quedó eso. Desde Osorno nuevo desvío hacia el este, camino hacia los lagos de esta región. Es oportuno decir que toda esta zona, antes estaba encuadrada en la región X o la de Los Lagos y ahora forma parte de la XIV, o la de Los Ríos. Es complicado entender porque los lagos y ríos son los mismos que estaban desde hace miles de años, pero las reivindicaciones valdivianas de convertirse en Región continuaban después de varios años y finalmente vieron cumplidos su sueño en 2007 aunque para ello tuvo que ser modificada la Constitución, que no permitía cambios en la ordenación territorial.

Estas dos regiones son de una belleza superior. La combinación de volcanes y lagos es sencillamente espectacular.

Comencé la visita por el Lago Ranco, uno de los mayores de Chile y el río Bueno. Se me hace difícil describir las aguas azules de este río que nace como desaguadero del lago para desembocar en el Pacífico.

El siguiente de la lista es el Lago Puyehue y en la villa de Entre Lagos, hay una bifurcación para dirigirse a las termas que tienen el mismo nombre que el lago y de seguir hacia el este, a la cercana frontera con Argentina. Tomando la que va al sur, se llega al lago Rupanco, con vistas excepcionales sobre al volcán Osorno.

Más al sur, el Lago Llanquihue, gran lago de 800 km² ofrece el tener prácticamente encima el volcán Osorno, siempre con el glaciar en su cima y el lago, que más bien parece un mar. La tarde en la que yo llegué, con un fuerte viento, parecía más un enfurecido mar que no un lago. Encontré un lugar de pernocta extraordinaria proporcionada por iOverlander que me permitió ver una de las puestas de sol más bonitas de todo el viaje.

El problema de la continua repetición de parajes bellos, como ocurre esta Región de Los Lagos es que cuando se atraviesa una zona algo menos afortunada, la tendencia es a prestarle poca atención porque el listón está muy alto. Aquí hay prados verdísimos incluso en verano, tremenda colección de altos árboles de considerable altura y frondosidad, lagos azules como un buen mar, ríos de aguas cristalinas, volcanes nevados o pelados...

Es una clara apuesta a considerarla como una de las mejores zonas recorridas. Verdaderamente la chilena, es una loca geografía, con cientos, miles de contrastes.

Hoy he seguido bordeando la ruta hasta Ensenada. Buenos restaurantes con comidas hasta donde puedas comer, y donde la especialidad es el cordero patagónico al palo. En el camino hay varios miradores, no siempre ubicados en el mejor sitio, pero claro, tampoco es cuestión de expropiar terrenos para agradar al viajero. Hay que parar y andar un poco para tenerlo todo.

A solo 15 km está Petrohue, cabecera del lago de Todos los Santos donde están las opciones habituales, un catamarán de media hora de navegación o la otra aquella de viajar a Pailla, que es más para el transporte de locales. Si a esta opción se le añaden navegar con otros dos pequeños catamaranes, en los dos laguitos continuos, ya estaríamos en Argentina.

Ninguna de las dos tomé porque me pareció un escenario masificado o sea que vuelta al borde del lago grande para buscar algún sitio para dormir. Lo encontré en una escuela abandonada por falta de chavales. Se repite la historia. Esta escuelita aún no está destruida, pero ya es evidente que comienza el pillaje de puertas y ventanas.

Puerto Varas es un estupendo lugar a orillas del lago Llanquihue. Bonita plaza y una ciudad que a simple vista se ve con buenos recursos. Enclave privilegiado a borde del lago y como ya es una norma, circunvalando el lago, vistas impresionantes sobre el volcán Osorno. Puerto Varas y Puerto Montt ya están muy cerquitas como consecuencia del incremento demográfico, sobre todo de la segunda que ya cuenta con 300.000 habitantes. Imperdible el acercarse a la caleta Angelmó, llena de colorido, muy marinera y con una oferta gastronómica irrepetible. Mi debilidad entre los mariscos son las ostras y las de aquí son insuperables y a precios fuera de cualquier otra comparación. En el mercado venden unas bandejas con 24 ostras, aunque la mía tenía 30, por unos módicos 5.000 pesos o 7 €.

Salmón, merluza, congrio, centollos, almejas, machas, picorocos, piures, choros, pulpo, la oferta es francamente interminable.

Puerto Montt es la capital de la Región de los Lagos, con un buen aeropuerto y muchas conexiones con el gran sur. Tiene varios malls en caso de necesitar algo que habitualmente no se encuentra en pequeñas poblaciones y es el sitio adecuado para tomar la determinación, caso de que hubiese dudas, sobre la opción a elegir para viajar hacia la parte más austral de este continente.

No es una decisión fácil porque el estado de la carretera austral no facilita la decisión. Ya he hecho muchos kilómetros por pistas, de diferente estado y la verdad es que no me apetece mucho la idea de darle un mal trato a la AC.

La carretera austral tiene más de 1.100 km comenzando en Puerto Montt, y llega hasta Villa O Higgins. Asfaltada durante los primeros casi 200 km y luego otros 100 en la zona de Coyhaique y el resto es de pista, a veces aceptable y otras no tanto. Además, al llegar a Villa O'Higgins no se puede seguir más al sur, por lo que hay que retroceder 400 km hasta Chile Chico, con todo el tramo de pista. Es decir que el total de ese majestuoso recorrido por pista es de casi 1.300 km e ir hacia el sur 900 km a través de Argentina para volver a entrar en Chile por el paso de Dorotea para visitar las Torres del Paine, con nuevos registros aduaneros además de las inevitables formalidades fronterizas.

Otra solución intermedia es bajar por Argentina, todo asfaltado, hasta Chile Chico y desde allí por pista 300 Km hasta Puerto Yungay donde se puede tomar una barcaza que te lleva hasta Puerto Natales con una duración de 40 horas.

Esta decisión es la que habría tomado porque 300 km de pista sí que lo veía asumible pero no los 1.300 km de la carretera austral entre la bajada y la subida que lantes decía, pero no fue posible porque estaba todo ocupado y como sólo hay un barco a la semana, busqué otra alternativa. Finalmente, y como ya conocía una buena parte de la carretera austral en un viaje hecho en 1992, opté por la opción de tomar un transbordador que zarpa de Puerto Montt y te deja en Puerto Natales después tres días y medio o cuatro días de navegación, en función de la climatología y de la fuerza con que sople el viento al llegar a Natales; con más de 12 nudos no se puede atracar y como esa localidad ya está más abajo del paralelo 51°S, no es descartable un retraso, porque días de calma, hay pocos. Lo hace la compañía Navimag y en su página web se ven los precios que son desorbitados. No son más baratos, sino más caros, que los ferris en Alaska.

Hay que ponerse en contacto con ellos, de forma personal y negociar el precio. A mi me dieron a pesar de ser temporada veraniega la clasificación de vehículo de transporte sin carga, y el pasaje mío, como conductor de ese camión. Esto te da derecho a una plaza en una cabina para 4, en la que suelen poner solo dos personas y que trataré de que me dejen como único pasajero. A ver qué suerte hay por esos maravillosos fiordos. Las comidas están incluidas con un menú fijo que se ofrece en un comedor. También hay una cafetería. Solo hay un barco semanal, que de momento sale todos los viernes. El precio, después de tratarlo de forma personalizada, ha sido de 900 € incluyendo mi pasaje y el de la AC.

En el barco de Puerto Yungay a Puerto Natales, una barcaza más pequeña donde la AC queda al aire libre, se puede pernoctar dentro del vehículo. Esta opción, muy barata, como unos 250 € incluye conductor y vehículo.

En el próximo relato contaré cómo ha ido esta travesía de la que espero mucho. No quiero terminar este sin decir que muchas gasolineras en Chile disponen de duchas con agua caliente, a un precio módico, además de aseos, con lo cual se puede economizar bastante el agua de la AC aunque eso no sea un problema primordial en este país.

Saludos para empezar, que no los di cuando acabé el anterior. Mando relato. Ya estoy en Puerto Natales, uno de los puntos clave de este viaje.

Hemingway escribió, que nunca había pasado un invierno tan frío como aquel verano que pasó en San Francisco. Doy fe de ello, pero digo que no sé lo que hubiera escrito de haber pasado un verano en Puerto Natales, porque aquí en verano hace frío, viento frío y fría lluvia como para aburrir.

La salida de Puerto Montt, tal y como estaba prevista, fue el viernes a las 16:00, aunque había que estar en el embarcadero de la Navimag a las 14:00. El embarcadero está situado a unos 4 km de la caleta Angelmó, Puerto Mont, o sea que da tiempo para ir, ya que otra cosa sería imperdonable, a la caleta y visitar de su artístico, limpio y bien acondicionado mercado y, si es posible, comer en cualquiera de los muchos y buenos restaurantes.

Una vez puesto la AC en la bodega inferior del buque, la aseguran atando las 4 ruedas a unos anclajes que salen del piso. Solo como precaución para el caso de que el golfo de Penas esté con marejada importante...y lo estuvo. El buque Evangelista, construido en Japón y con motores alemanes no es precisamente un barco moderno. Tiene 40 años de antigüedad y éstos, se notan sobre todo en las duchas y aseos y, también en las cubiertas, debido a la oxidación de algunos componentes como ya había comentado anteriormente.

Fuera de la temporada del verano austral, estos transbordadores también funcionan, pero no en régimen con turistas, sino como carga. De hacerlo en otra época, y caso de llevar una autocaravana, hay que consignarla como transporte y al chófer, como conductor. Pude conseguir viajar solo en una cabina para dos...pero sin baño dentro de la cabina. No es cosa grave, porque muy cerca había varias duchas y aseos, pero no hay duda de que hubiera sido más agradable el no tener que salir de la cabina.

La carga en el barco era prácticamente solo de camiones y remolques, cuatro o cinco vehículos privados y mi AC como única representante de casas rodantes. Entre los pasajeros, gran mayoría de franceses, bastantes alemanes y argentinos, algunos holandeses, suizos y norteamericanos y este solo español. No me cabe en la cabeza esa tremenda desproporción, teniendo en cuenta la raigambre que deberíamos tener en este subcontinente, pero no es la primera vez que lo noto y anoto. Se ve que la gente tira mucho más del "todo incluido" de cualquiera de las islas caribeñas.

En el día y hora de la salida, teníamos un tiempo perfecto, con pocas nubes y buena temperatura. Por babor, la vista al seno de Reloncaví y una cadena de volcanes que se siguen alternando a cada hora de la travesía.

Siempre por babor, el Parque Nacional Corcovado y el de Magdalena y así será hasta llegar a la salida al Pacífico, por el Golfo de Penas. A pesar de la fama que acumula, reflejada en muchos escritos y siendo conocido por sus imprevistos y violentos temporales, en esta ocasión, el Golfo de Penas no se comportó de esa forma, aunque sí hubo mar arbolada y eso hizo que se tuviese que retrasar la hora del almuerzo. A pesar de las continuas advertencias de que no se dejasen desatendidas las bandejas sobre las mesas, fueron muchas las que cayeron.

Los puntos más impactantes de la travesía, diría que son el Paso Inglés, cruzado con mucha lluvia y el Paso White, este último con solo 70 metros de ancho que hace que sea considerado el lugar

más sobresaliente de todo el trayecto y aquí llegamos el último día de la travesía, con nubes y claros, pero sin lluvia.

La travesía ha sido de 3 días y 4 horas, es decir 76 horas. No hay tiempo para aburrirse, porque además de los paisajes que continuamente se van observando en la ruta, hay películas por las noches, además de varias actividades culturales y... hasta un bingo, y si de forma particular se añade lectura, pues no se hace largo.

Las comidas, incluidas en el precio, son en régimen de bufé. Bastante abundante y calidad razonable teniendo en cuenta que hay que dar de comer a 150 pasajeros en solo una hora. Durante las 24 horas, en el comedor central hay un servicio de café, diversos tés y también hierbas. No falta el mate, tan típico de la Patagonia.

El buque hace una pequeña escala de media hora frente a Puerto Edén, donde solo hay unas 20 o 30 casas. Los pasajeros que suben o bajan, concretamente subió una familia, lo hacen con una lancha porque el barco se queda a unos 100 metros de la aldea. La parada corresponde a un acuerdo entre Navimag y el Gobierno, lógicamente subvencionada y para atender las necesidades de la aldea.

Como resumen decir que el personal de la nave Evangelistas es realmente ejemplar, abnegado y con simpatía natural. Matrícula de honor para Cristián que da clases de yoga, de tai chí, informa sobre la fauna y flora de la región de Magallanes. También cabe destacar a Rodrigo y Jorge. Todos ellos, además de español hablan bien inglés y francés.

No estuve muy afortunado a la hora de sacar a la AC del barco porque después de la llegada de la nave a Puerto Natales, ya que delante de la Ac, un camión se quedó sin batería y el personal encargado de desembarcar a toda la carga, decidió de dejar esa hilera para el final. Finalmente pude salir a las 23:30, cuando habíamos llegado a las 21:00. Se pasa por una sencilla formalidad de aduanas donde no miraron absolutamente nada. No sé la razón del porqué hay una aduana dentro de un mismo país, pero así es. Debe de ser alguna cuestión de control fitosanitario aunque allí, quizás debido a la hora, no había nadie para revisar.

En Puerto Natales, ahora es verano, aunque para no andarnos con rodeos, no hace fresquito sino frio y como el viento es una constante, el frio parece que se duplica y si además les añadimos la fina lluvia, el resultado es demoledor. En dos o tres días comenzaré el recorrido por el PN Torres del Paine y espero y deseo que el tiempo mejore.

	- Marzo	2019
--	---------	------

El Parque Nacional de las Torres del Paine es sencillamente espectacular. Tal cantidad de ríos, lagos de color turquesa jamás los había visto en una superficie relativamente pequeña y eso antes de poder ver las torres y el gran Paine porque el primer día estaba muy nublado.

El parque tiene una superficie de 242.000 Ha o 2.420 km² Recuerdo la multitud de gente agolpada en el Lake Louise, PN Banff y, aun así, la muy buena impresión que me produjo, más allá de la aglomeración chino-india, lo comparo con la calidad de lo visto aquí y, no hay color a favor de este Parque Nacional único.

Son lagos de varios kilómetros, de color turquesa, como los de Toro, Pehoé, Nordernsköld y Frey, varias lagunas y el gran lago Sarmiento que es azul. Además de las muchas lagunas, añadir cascadas, saltos de agua y muchos rápidos.

El río más importante es el Paine que tiene un rápido majestuoso llamado Salto Grande, junto a la Portería de Lago Amargo. También el caudaloso río Serrano y su glaciar.

Hay ,además, varios glaciares, el mayor es el Glaciar Grey y el lago de su mismo nombre que con 15 km de largo y 3 de ancho alimenta al lago. Hay servicio de catamarán, 4 veces al día para acercarte al mismo pie del glaciar, aunque no es barato. El costo es de 80.000 pesos chilenos o 120 USD y la duración es de 3 horas.

Diversas montañas donde la más alta es el Gran Paine con algo más de 3.000 metros y las inigualables y cercanas torres con 2.600 metros. Las Torres te dejarán sin respiración y es sin duda el epicentro del parque.

La ruta que escogí fue la que sale de Puerto Natales hacia el norte, para llegar a Cerro Castillo y luego tomar un desvío a la izquierda hacia la Laguna Amarga. Ahí está una de las entradas al Parque y donde facilitan toda la información necesaria. Desde allí, seguí hacia el oeste camino del lago Nordernskjöld, luego el Pehoé, el Grey y finalmente el camino hacia la salida sur bordeando el lago Toro.

En total son 300 km, la mitad de ellos de pista, pero que, a juzgar por la belleza de la zona, es un mal menor. El tiempo ha sido bastante frío, a pesar de ser verano y me hace pensar cómo será la situación en los meses de invierno. Es de suponer que hasta los pingüinos llevarán bufandas.

De vuelta hacia Puerto Natales, ya fuera del Parque, la Cueva de Milodón en la que vale la pena detenerse. El precio para los extranjeros es de 5.000 pesos chilenos o 7 USD. Es una tremenda gruta causada por la erosión de las olas de un lago de origen glaciar en la estructura arenisca de la montaña. El lago ya se ha retirado unos 3 km. El nombre de la Gruta, que es Monumento Nacional, proviene de un animal al que se ha dado en llamar Milodón y que ya está extinto. Se puede pernoctar en el parque en varios sitios. Los recomendados son la entrada al parque por la Laguna Amarga, en el parking de la Cafetería Pudeto, en la estación de los Rangers por la entrada del Lago Sarmiento, otra a la llegada al Lago Grey y por último, en el Visitor Center cercano a Villa Serrano. De querer arriesgarse, hay muchos desvíos, pero asumiendo de que no está permitida la pernocta. En los sitios permitidos, hay tranquilidad y seguridad absoluta, además de aseos, o sea que no debería haber dudas en la elección.

contraposición a los lugares de pernocta autorizado mundialmente reconocido, aprovecho para decir que en una pernocta que hice hace 4 años en la laguna de Sanabria, Zamora, me levantó la Guardia Civil a las 7 de la mañana para comunicarme que no estaba permitido pernoctar en el parque. A pesar de decirles que no sabía de la prohibición de dormir dentro del parque, y era verdad, mandaron la notificación a la Junta de Catilla-León donde me notificaron que la infracción suponía una multa de entre 500 y 5.000 €. Después del pliego de descargo, lo rebajaron a los 500 €, que no es cualquier cosa. A la Guardia Civil les invité a que examinaran si había un solo papel en el suelo...pero al parecer no sirvió de mucho. Pagada está la multa. Siempre me he preguntado, si no hubiera hecho el pliego de descargo, que es lo habitual, cuánto me hubiera supuesto la infracción ¿Los 5.000 €? Aunque hubiera sido la mitad, ¿no es esto una brutalidad por un aparcamiento indebido? Para terminar, en este parque hay muchas actividades de trekking, cabalgadas y rafting. Los precios no son baratos, entre 30 y 40 €, pero no todos los días se encuentra uno en un parque de la belleza natural de las Torres del Paine. Superrecomendable este Parque Nacional. De tener carreteras en vez de pistas, mi diez, sin dudarlo aunque ya sabemos que habría más afluencia de público. Por otra parte, también es posible que la extrema lejanía y la no poca dificultad limitasen mucho las visitas.

Ya de vuelta a Puerto Natales, hacer alguna recomendación para la visita de algunos de los muchísimos restaurantes de calidad que hay en la ciudad. Es sorprendente que en un sitio tan pequeña haya tanta diversidad de elección.

Destaco, de entre los que yo conocí, el Hotel-Restaurante The Singular Patagonia, instalado dentro de un antiguo frigorífico de la edad de oro de la carne ovina en Patagonia, en la caleta Puerto Bories, hoy reconvertido en hotel y restaurante con una decoración verdaderamente alucinante. Era una nave con altura suficiente para que le hayan hecho dos plantas, la superior de madera y donde para bajar desde la recepción al restaurante y al hotel, se hace a través de un funicular de 50 metros que ya te va avisando de lo que te espera por ver. Genuino diseño y un sobresaliente para los creadores de la idea y de aquellos que creyeron en el proyecto. Los precios del restaurante son más que asumibles, digamos que son precios de un buen restaurante de España, pero no de los de la exclusividad de este Singular, si es que hubiese alguno comparable.

Finalmente, me habían hablado muy bien de un restaurante hecho dentro de cinco contenedores de 20 pies y me fui a conocerlo y de paso, cenar. Sorprendente la idea, muy bien aprovechado todo hasta el último centímetro y la clientela, como muy contenta de compartir esa excentricidad. La comida bien, aunque la idea, mucho mejor.

Al día siguiente ya di por acabada mi estancia en Natales y emprendí la ruta hacia Punta Arenas, Zona Franca, ya en la región de Magallanes. Carretera muy buena sobre todo para el escaso tráfico existente, toda hecha de hormigón durante los 250 km. A la entrada a Punta Arenas se desdobla, aunque el tráfico sigue siendo muy escaso. Poco antes de la pequeña población de Chabunco se llega al estrecho de Magallanes. Otro punto especialmente importante de este viaje.

Me quedé sorprendido por la anchura del estrecho. Hay 35 km en el punto en que la Ruta 9 llega al estrecho, pero sobre todo por los impresionantes 560 kilómetros de longitud. Con las naves que disponía Magallanes y con esa tremenda distancia, da miedo pensar los sinsabores que hubieron de pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que pasar porque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que baberá aque pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que pasar porque no tenían cartas sino solo un presentimiento de que pasar porque no tenían cartas si

Por supuesto que hay sitios más angostos, sobre todo en el sector occidental que va entre fiordos, aunque también más anchos al inicio del estrecho en dirección este-oeste. Saludos y a ver qué depara esta pequeña ciudad que tiene una zona franca. Una batería de 100Ah me vendría muy bien...

Hay que recordar y dar muy buena calificación a las carreteras chilenas. La que sale desde Natales hasta Punta Arenas está perfecta. Buen trazado, buena señalización y excelente conservación del piso que es de hormigón. Se llama Ruta del Fin del Mundo, eminentemente turístico este nombre, aunque seamos muy pocos, poquísimos, los que nos adentramos en ella. Mucho mejor así aunque no sea la opinión mayoritara de la gente local, principalmnte comerciantes y gente asociada al turismo

Me sorprende en Chile, desde Santiago hacia el sur, sobre todo, de que se tiene muy cuenta el no dar en las compras bolsas de plástico. O sea que, o bien te acuerdas de llevar una tuya, o tienes que pagar una biodegradable, y claro, cuando te has olvidado siete u ocho veces, acabas por acordarte. Muy bien por la iniciativa.

Me hice con la batería de 100 Ah a un precio normal y no noté ninguna gran rebaja: 96.600 pesos, o sea 130 €. En general no hay grandes precios, pero sí hay un buen surtido para coches Las temperaturas han bajado un poco en Punta Arenas, con respecto a Natales, como consecuencia básicamente de la latitud, ya que las dos están a nivel del mar.

La ciudad ofrece algunas cosas para visitar, y quizás la atracción turística más conocida, a 60 km hacia el sur, es el Fuerte Bulnes. Se hizo a mitad del siglo XIX para tener presencia en esta deshabitada parte y vigilar, pero pronto se dieron cuenta de que ese sitio no era adecuado ni para los guanacos. Viento, frio y lluvia constante hicieron de que se estableciera otro enclave, que resultó ser Punta Arenas que por su situación es algo más adecuada, aunque para mí, es como Tarifa a lo grande.

El viaje al Fuerte Bules es una gozada. Todo el trayecto sigue paralelo a la costa del estrecho de Magallanes y desde el fuerte se divisan las dos costas del estrecho. El fuerte en sí, de madera, tiene unos barracones y una pequeña capilla. Para disparar y rezar, suficiente. Poco antes de llegar hay un enclave, llamado Puerto del Hambre, aunque inicialmente se llamó Ciudad del Rey Felipe, allí en la expedición de Sarmiento perecieron casi 350 españoles por inanición. Dos sobrevivieron y uno de ellos, contó la tragedia al Gobernador de Chile. El otro fue recogido por un barco corsario inglés.

Estaba prohibida la entrada a Puerto del Hambre debido a protestas por cuestiones territoriales de los indígenas, pero quería conocer el sitio y me las arreglé para llegar. Hay que andar unos 800 metros y hubo que apretarse bien la capucha del anorak.

La otra atracción sobresaliente de Punta Arenas, más allá de la clásica Plaza de Armas y también del Museo Regional Magallanes, es subirse a un barco para navegar durante 60/80 minutos a la pingüinera de la Isla Magdalena. Cobran 55.000 pesos, o 72 €. En estos momentos es la mejor opción porque se puede ir a la pingüinera Otway pero por alguna extraña razón, hablan de muchos perros y de lobos, el pingüino magallánico ha emigrado.

En el primer intento el barco se tuvo que volver cuando estaba a mitad del viaje debido al fuerte oleaje y paradójicamente en el mejor día vivido en la zona, con un sol radiante, pero el inevitable viento, quiso poner su acento. Ofrecieron devolver el importe pagado o reservar para otro momento. Yo repetí y hubo suerte y se llegó bien. Los pingüinos, ya estaban empezando el éxodo, sobre todo las crías que se habían marchado todas y quedaban los adultos y algunos adolescentes. Sorprende que las crías se marchen solas, con tres o cuatro meses, a lugares desconocidos y teniendo que buscarse el alimento y huir de los depredadores. Los adultos se quedan dos meses más para completar el cambio de pelaje. El viaje cuesta 55.000 pesos chilenos

En Punta Arenas pude rellenar una botella de propano, en el más estricto secreto porque lo han prohibido, y eso sí, hubo que pagarla a un precio casi doble del habitual. Viene a colación el recordar dos de los santos beatificados en este viaje: uno San Walmart, en materia de pernoctas en los dos colosos del norte y el otro, San iOverlander, éste entre otros favores, por informar de dónde rellenar propano, desde Guatemala hasta el sur.

Hacía días que había intentado comer un buen asado de cordero patagónico y lo encontré en Punta Arenas. Realmente sabrosísimo. No pongo el nombre del restaurante, porque al parecer no lo autorizan en el foro, pero claro, me lo guardo por si alguien visita la ciudad y lo quiere conocer.

Para acabar de hablar de Punta Arenas, decir que tiene una magnifica costanera con bastantes monumentos costeros, además del inevitable viento, pero hay y que reconocer que ya está en 53° Latitud Sur es decir una latitud que los marinos llaman los aulladores cincuentas. A la mañana siguiente, camino de la Isla de Tierra del Fuego, en dirección a Argentina. La carretera es muy buena, aunque la ruta es totalmente inhóspita. Hay 165 kilómetros y por no haber, no hay ni una sola gasolinera, ni restaurante ni gendarmería, nada de nada. Muy poco

tráfico como corresponde a esa soledad. Toda la ruta va pegadita al Estrecho de Magallanes y así hasta llegar a Punta Delgada y tomar el ferry a Bahía Azul (solo el nombre) y ya estamos en la isla con tan romántico nombre después de una corta travesía por la Angostura 1. Es factible quedarse a pernoctar junto al embarcadero de Punta Delgada. Apabullante soledad en toda la ruta por la isla. Yo creo que debe haber más guanacos que habitantes. La isla, que pertenece a Chile y Argentina, por la parte chilena tiene 25.000 km² es decir como tres provincias españolas de tamaño medio, y algo menos de 7.000 habitantes o sea que es una densidad increíblemente baja.

El origen del nombre fue dado por los marinos europeos que, viendo desde la costa las fogatas hechas por los nativos para combatir el frío, así la bautizaron. En el recorrido por la parte chilena solo se pasa por una pequeña población llamada Cerro Sombrero y así se llega, después de otros 160 km hasta la frontera con Argentina por el Paso de San Sebastián donde vuelvo a pernoctar para pasar la frontera por la mañana. Esta ruta, hay que repetirla desde Ushuaia a Punta Delgada, Chile, durante 500 kilómetros, para continuar hasta río Gallegos y allí decidir si subo pegado a la cordillera por la parte argentina, o por el Atlántico.

Hoy, justamente 1 de marzo se han cumplido dos años desde el inicio de mi viaje y ya no estoy lejos de la punta más austral de esta ruta que aunque no acabe allí, sí que es el punto más al sur y quizás el culminante. Antes de salir de Chile donde he estado casi tres meses, decir que la operadora de telefonía móvil con mayor cobertura es Entel y además con tarifas asequibles.

Una vez pasada la frontera desde Chile a Argentina por el paso de San Sebastián, el gran susto porque la extraordinaria carretera chilena se convierte en la parte argentina en una pista de ripios, llena de baches y con el agua que había caído, bastante impracticable.

Afortunadamente después de 16 km, al llegar al puesto de control fronterizo del lado argentino, vuelve una carretera en condiciones, aunque ya no de hormigón sino de asfalto. Me dieron un visado para estar en el país por solo 90 días, aunque fue un error mío el no pedir los 180 días que al parecer los dan fácilmente. Como para la AC, ya me habían sellado la importación temporal por 90 días, no cabía pedir 180 días para mi estadía y como para ir a la Argentina continental, necesariamente hay que volver a entrar en Chile para hacer la nueva entrada a Argentina, camino del norte, será en esta segunda ocasión donde trataré de conseguir los 180 días que necesito para gestionar algunos asuntos.

Desde la frontera hasta Ushuaia solo hay dos poblaciones de cierta importancia además de tres lagos bonitos. La primera población es río Grande, donde todo estaba cerrado por ser el puente del Carnaval y la siguiente, Tolhuin a orillas del lago Fagnano y con un restaurante donde vuelven a vender asados de cordero patagónico. Tanto el Lago Fagnano como el Escondido como la laguna Esmeralda, son realmente bonitos. El primero es muy grande y llega hasta Tolhuin que además es un muy buen sitio para dormir a orillas del lago. En la afamada panadería del pueblo, hay que comprar panes y dulces y en el cercano restaurante Posada, los asados. Ya solo quedaban 100 km hasta Ushuaia por una carretera muy pintoresca y cruzando el mirador de Garibaldi, desde donde se ve con rotundidad el Lago Fagnano y a pocos kilómetros más al sur, ya se divisan los rótulos de las dos torres de la entrada a la ciudad más austral del mundo, la ciudad del fin del mundo: Ushuaia.

La ruta se vuelve a conectar con las montañas de los Andes patagónicos después de que hubiesen desaparecido desde la latitud de Punta Arenas. Emergen con poderío y con escarpados picos, siempre con nieves eternas, que hacen olvidar la monotonía de gran parte de la isla de la

Tierra de Fuego. El canal del Beagle certifica la excepcionalidad del paisaje que rodea a esta Ushuaia.

La cercanía a la ciudad como final del camino hasta el sur, me hace recordar los innumerables lugares visitados en 18 países, donde he podido tener impresiones únicas e increíbles, unidas a experiencias imborrables y que probablemente no puedan volver a repetirse, entre otras cosas porque sigo teniendo ganas de conocer otras rutas y países y desafortunadamente, no queda tiempo para todo. Han hasta ahora, dos años de sensaciones nuevas a diario, más de 62.000 km recorridos en las Américas, autopistas, carreteras, pistas, caminos y trochas, transbordadores y barcazas, desde el más lejano norte de Alaska hasta este sur fueguino, antes tan lejano y ahora ya presente.

Para los más jóvenes y también para aquellos indecisos, decirles que es una ilusión encomiable el tratar de lanzarte en algún momento de tu vida a realizar una aventura, por tanto tiempo, de apartarte de los usos y obligaciones habituales que hasta ese momento siempre nos han perseguido más allá del mes de vacaciones, la Semana Santa y algunos fines de semana, y por fin, de comprender que salirse del camino tan trillado de la vida conocida, casi siempre tan rutinaria, inhóspita y vulgar, bien vale la pena. Las alas solo significan libertad cuando están abiertas en pleno vuelo, plegadas en la espalda, son una carga.

No sentir miedo de que no se pueda hacer por no tener una cartera repleta de billetes, porque es falso. La olla que tiene que estar llena es la de la ilusión, la del valor, la del atrevimiento. Se puede viajar sin tener que hacer costosas excursiones ya están estandarizadas para el turista que dispone de poco tiempo.

Salirse del cuadro de siempre porque hay muchos otros inexplorados que están esperando tu visita. Cualquier viaje admite diferentes presupuestos. Cuando acabe el viaje serán más de 70.000 km los recorridos, y algo más de dos años y medio, pero tengo la impresión, a pesar de las innumerables bellezas pendientes de recorrer como las cordillera y lagos argentinos, cataratas únicas de Iguazú, tierras paraguayas, litoral del sur brasileño, praderas y llanuras uruguayas, de que, al retomar el camino hacia el norte, lo siento como lo que es, un pasito atrás, una vuelta después de un hermoso objetivo cumplido. Estas nuevas rutas que esperan, me harán olvidar rápidamente, este pelín de desencanto que ahora aflora, al terminar de recorrer una ruta durante tanto tiempo soñada.

La ciudad de Ushuaia tiene, como cantaba Astor Piazzolla en uno de sus inolvidables tangos, tiene ese, qué sé yo, que nos envuelve.

No hay nada deslumbrante ni quizás tampoco sorprendente, pero te atrapa por la singularidad de ser la ciudad más austral del mundo.

Es cierto que el chileno Puerto Williams, en la isla de Navarino, al otro lado del Beagle, está algo más al sur, pero no es una ciudad, es un pueblo, casi una aldea creada con el único objetivo de competir con los vecinos, y en este caso un minuto de latitud sí bastaría para establecer jerarquía, pero antes debe de ser una ciudad y, es. Ushuaia y sus alrededores, ofrecen el Parque Nacional de Tierra del aún no Fuego, circuito de pista bastante bien conservado hasta la punta más al sur que es la bahía de Lapataia, ya rozando los 55 de latitud Sur. Se puede pernoctar hasta dos noches y no creo que haya ninguna dificultad en permanecer incluso más tiempo si se desease. La entrada al parque cuesta 490 pesos, en estos momentos 8 €, mañana vaya Vd. a saber cómo se despiertan los responsables de las paridades cambiarias o de la oferta y demanda de las divisas. El parque sí que bien vale la pena una visita que se hace en unas tres o cuatro horas. Hay algunos senderos para caminatas, todas de nivel fácil.

Llegó el momento de despedirse de la idealizada Ushuaia para seguir hacia el norte argentino. De vuelta, hay que repetir el camino ya hecho, ya que por tierra no hay otra opción, hasta la chilena Punta Delgada y luego hacer otros 200 km hasta alcanzar Monte Aymond, donde está la nueva frontera con Argentina, edificio compartido por los dos países en un claro intento de disminuir la permanente ligera tensión fronteriza entre los dos países.

Se pasa todo de forma muy fluida, y me dieron los deseados 180 días como fecha límite para la importación temporal para la AC y eso me va a permitir moverme con más comodidad. De vuelta a Argentina, constatar que los argentinos que viven en esta parte del país, van a comprar todo lo que pueden a Chile, porque los precios de todo lo importado son más favorables comprarlos en Chile que no en Argentina, o sea que desde ahora ya podré imaginar el precio de los artículos importados en Argentina.

Esto es cíclico según las cambiantes situaciones de la moneda argentina. Ahora están mal, otras veces muy mal y han estado aún peor. Es un desastre económico difícil de comprender. Todo el mundo aquí cree saber de inflación, de hiperinflación, de valores añadidos, de devaluaciones, de producto interior bruto, de rentas per cápita. de pagos... Según el ciudadano medio, sean tenderos, amas de casa, cajeros, camioneros, guías de turismo, taxistas o cualquiera que se tercie, no por supuesto del argentino culto que hay muchísimos porque la clase media argentina es de muy buen nivel, la culpa de lo que acontece por aquí, es de los corruptos locales, de los gobiernos provinciales, del central, de USA sobre todo, del Mercosur, de la UE..., de los chinos, o del conflicto de las Malvinas...o de los sindicatos. Sorprende la lucidez media del pueblo y la perenne ceguera económica de los dirigentes. Si se preguntan las causas, aunque solo sea por saber, en términos políticos o económicos, muchos tienen puesta la camiseta de River y otros las de Boca, y eso para toda la vida. No se juzgan o votan resultados, solo afiliaciones o colores de las bufandas.

Ahora parece que están llegando a un posible nuevo corralito. La cantidad máxima de pesos que se puede retirar de un cajero, con una tarjeta de crédito o débito, aunque sea extranjera, es de 2.000 pesos argentinos, equivalentes a solo 40 € por día. De hecho, eso no da para llenar el depósito de combustible. Retirando esos 2.000 pesos, el cajero te carga una comisión de 422 pesos, es decir un 21%, aunque la tarjeta sea de débito con adeudo instantáneo a nuestra cuenta. Los intereses que te cobra un Banco, si alguien se decide a pedir un préstamo, es del 65% anual, algo demencial a la que ya no se puede añadir ningún comentario. Es prácticamente imposible que un emprendedor se arriesgue a invertir, por ejemplo en hacer una fábrica, de la que tan necesitados están, si tienen que lidiar con esas terribles cargas.

Hago un inciso para recordar que hace 40 años, en nuestra querida España, los intereses bancarios para un préstamo eran de un 18% y los días, jaquellos negros días! donde debido a la justiciera y maldita valoración la cuenta se quedaba en rojo, esos días había que satisfacerles al p*** Banco, incluyendo los intereses de demora, hasta el 24%. Me ha parecido justo el recordarlo porque no solo en este país han ido pasando cosas literalmente incomprensibles. Aclaro al decir que, en aquellos tiempos, yo me desempeñaba como bancario.

Volviendo al tema puramente viajero, que es el que realmente me debe preocupar en un relato de estas características, donde la belleza paisajística nada tiene que ver con la transitoria situación económica de un país o de opiniones personales adversas.

A la salida de Ushuaia, aún en el verano austral, en el paso de Garibaldi, hacía frío y hasta había nieve caída en la noche anterior.

La ruta ya la conocía de la ida, así que hasta río Grande y luego río Gallegos en la costa atlántica, la uniformidad de la planicie patagónica no era un secreto. Buena música y paciencia para llevar bien el camino. Hay que vigilar la conducción debido al tremendo viento en contra que se produce al cruzarse con camiones y autobuses, sobre todos los de dos pisos. Como la estepa patagónica es muy plana, desde mucho antes te puedes ajustar a la derecha porque casi siempre hay un arcén ancho, aunque sea de ripios.

También estar al tanto de los guanacos, que pueden ser imprevisibles a la hora de cruzar la carretera, los ñandúes y zorros. Tanto en río Grande como en río Gallegos, mucha parafernalia militar con aviones, tanques y propaganda militar con un eslogan muy repetido recordando que las Malvinas son argentinas, y así hasta llegar a la población del Calafate a los pies del Lago Argentino, que es la capital del Ido sur del Parque Nacional de los Glaciares. Belleza insultante que culmina con la maravilla del glaciar Perito Moreno.

El tiempo ese día estuvo radiante por lo que, en esas condiciones, el Perito Moreno es incomparable. La infraestructura del Parque está muy cuidada y los senderos perfectamente señalizados. Mapas muy frecuentes indicando los caminos a seguir y numerosos guarda parques para obtener información. En el glaciar se pueden escoger muchas excursiones, aunque la más significativa y además la más económica es la de las pasarelas que está incluida en la entrada al parque que es de 700 pesos, válida para el día siguiente, pero pagando un 50%. De verdad que habría que andar todas estas pasarelas. No olvidar prendas de abrigo; todas vienen bien. Animado por el extraordinario día, insistí al día siguiente y tomé un catamarán de una compañía llamada río de Hielo, que va a los diferentes brazos de los glaciares de Upsala, Seco y Spegazzini. El precio fue de 3.200 pesos, o 80 USD, pero realmente vale la pena. Dura 5 horas. De querer rizar el buen rizo, si se pagan otros 63 USD te suben a primera clase, tienes barra libre, desayuno, almuerzo y guía particular.

Desgraciadamente, en esta excursión y en cualquier otra, consideran que has entrado por segunda vez al Parque y tienes que pagar además del precio del catamarán, el 50% de la entrada al Parque. Hasta ahí llegué yo con las excursiones, pero aún se puede hacer una visita en barco hasta 200 metros de la pared del glaciar, un mini trekking sobre el glaciar e incluso trekking de 10 horas. Desde Calafate hacen excursiones a las Torres del Paine, del vecino Chile, lo cual lo hace muy elegible como centro operacional.

El siguiente paso desde el Calafate, siempre dentro del PN Los Glaciares, y ya en la mítica ruta 40, a orillas del Lago Viedma, es el pequeño y bonito pueblo de El Chaltén, la localidad más importante y que es el centro para visitar el Fitz Roy y las Torres. Al igual que en todo lo que rodea a El Calafate, lo que rodea a El Chaltén es de ensueño. Para quitarse el sombrero ante la grandeza y majestuosidad de estas cumbres. Al igual que en el Perito Moreno, el tiempo fue de fábula y soy consciente de la gran suerte que he tenido porque ya a finales de verano, a solo 5 días de la entrada del otoño, eso no es cualquier cosa.

Anduve el sendero hasta el Mirador del Fitz Roy, junto a la Laguna Capri. La ida son 4 km de subida con una dificultad media y otros tantos la vuelta. La mayor parte de la ruta se hace cerca del río de las Vueltas con vistas escénicas. Los 8 km se hacen en unas tres horas y, cuatro si te relajas y vas haciendo fotos.

Un buen descanso el resto del día para estar en condiciones al día siguiente y subir al Mirador de los Cóndores. Esta excursión, es mejor hacerla al amanecer para poder ver el reflejo rojo en todo el cordón montañoso del Fitz Roy y de las Torres, así que con la pasa montaña, los guantes y la linterna, llegué allí justo cuando amanecía. No fui el primero en hacerlo porque ya había un

grupo de japoneses. El Chaltén es un lugar donde el turismo solo viene entre diciembre y marzo, ahora ya en este mes ya comienzan a cerrar muchos negocios. Es una localidad que no sé si ha habido un organismo que la haya calificado así, pero aquí se han puesto la vitola de la capital mundial del trekking. Sonar suena bien y desde luego, precioso también lo es. La oferta gastronómica es amplísima.

Se puede pernoctar frente al chalet del Centro de Información al Visitante del Parque tanto tiempo como se desee. No hay facilidades, más allá de mesas y bancos para picnic.

Se me ocurre acabar este relato con mi reflexión de que la zona del Calafate, el Chaltén y Las Torres del Paine, todas juntas, conformarían la mayor acumulación de parajes inolvidables de todo este viaje, probablemente superior al de las bellezas canadienses, sobre todo en una superficie sensiblemente inferior. Seguro que es de lo mejor que se pueda ver en todo el planeta. Dejo claro que eso de las bellezas, entiendo que es algo absolutamente subjetivo y que para gustos, colores y matices.

Aquí van alguna reflexión, ahora hora que el viaje va tocando a su fin. Para decidir entre traer una usada o una completamente nueva o casi, tendría en cuenta qué tipo de viaje os gusta hacer. Si sois más de asfalto y ciudad que de parques nacionales, veo equilibradas las dos opciones porque obviamente las dos tienen sus ventajas. Las rutas nacionales, excepto contados tramos, son lo bastante buenas para que la influencia no sea decisiva. Ahora bien, si lo que más os motiva es el ver las grandes bellezas naturales, definitivamente me traería una muy usada tipo tanque o con fama de muy dura, porque en esas rutas sí que hay mucha pista y no es agradable oír el sonido del cacharrerío propio de una casa rodante.

Una buena revisión previa a la partida además de añadir, en cualquier caso, todos los consumibles como pastillas, filtros de aceite, gasóleo, aire... añado líquido químico Thetford para el wáter, porque aquí no se encuentra y los que hay son muy deficientes. En general, cualquier cosa que os suene razonable, porque si no las usáis por aquí, antes o después, os van a servir a la vuelta. El parabrisas y los faros, son muy susceptibles de alguna rotura, y no me atrevería a decir que hay que traérselos, pero preparar algún tipo de protección, tipo malla metálica de quita y pon, no sería nada descabellado. A mí me rompieron el parabrisas y un faro en Canadá y claro, repuestos no existen, ni en Norteamérica ni en Sudamérica.

Con respecto al combustible, como ya creo haber contado, os digo que en México, al recoger la ropa en una lavandería, me faltó un calcetín y lo que hice fue usar al superviviente como filtro del diésel. Lo coloco en la manguera y me he sentido seguro, sobre todo en Bolivia, que es de donde se oyen más historias. Finalmente, en el aspecto de seguridad pasiva, una capuchina o una integral, cantan lo mismo de bien porque los dos modelos son muy novedosos por todos estos países. En Centroamérica y Sudamérica, fuera de una gran ciudad donde siempre he elegido para la pernocta sitios vigilados, no me siento más inseguro aquí que en Europa, cuando se trata de pernoctar en cualquier parte. Independientemente de vuestra elección, os deseo en vuestro viaje, si llega, lo mejor de lo mejor.

Hubo que dejar El Chaltén caminito del norte, y ya circulando por la mítica ruta 40, la que une río Gallegos con La Quiaca, en la frontera con Bolivia con unos impresionantes 4.500 km de sur

a norte. Distancias inconcebibles en prácticamente cualquier país del mundo. En la misma salida, dos o tres cóndores andinos, que con las prisas no tuve tiempo de preparar la cámara y resultó que, cosa muy rara en mis hábitos, la cámara estaba en modo selfie, y por tanto, ninguna constancia de las aves. Ni una sola foto quedó.

La carretera hasta Perito Moreno que yo hice en dos tramos, pernoctando la primera noche en Gobernador Gregores, una pequeña ciudad que actúa como capital de la zona, pero pasa por el pequeño pueblo de Tres Lagos y 40 km al norte, ya comienza la pista. Esta ruta 40 ya está casi toda asfaltada, pero a mí me tocó un sector de pista de 80 km. Dentro de la molestia de ir a 20 km por hora y pasarse 4 horas para hacerlos, tuve suerte porque de haber pasado la semana anterior, no hubiera sido posible debido a las lluvias y estar intransitable el camino y hubiese tenido que subir por la Ruta 3 que pasa por río Gallegos en el Atlántico y el desvío hubiese significado la friolera de hacer 800 km extras, o sea que bien está lo que bien acaba. Las marcas dejadas por los camiones, hicieron surcos de más de 20 cm de altura. Desde Gregore,s como popularmente se la conoce, hacia el norte, solo están los ranchos de Las Horquetas y Bajo Caracoles. Hay que vigilar muy bien el depósito de combustibles porque en esos 360 km solo hay una gasolinera y muchas veces, no tienen combustible o lo tienen reservado para el uso de las estancias que son los que le compran combustible durante todo el año. De hecho, en Las Horquetas, tuve que llevar a un conductor argentino hasta Perito Moreno para que cargase un bidón con gasolina y que pudiera seguir su camino. El olvido, con la ida y vuelta le costó hacer 460 km, o sea que mucha atención. Hay que extremar las precauciones lógicas porque ni se puede telefonear, ni hay internet ni Policía ni ningún otro tipo de ayuda. Muchísimo viento en todo el camino como compañero como ya viene siendo habitual en estas soledades, hasta la ciudad de Perito Moreno, que no se debe confundir con el Glaciar Perito Moreno del Parque Nacional Los Glaciares. Esta ciudad es un buen sitio para hacer repostaje y unas compras, pero nada más porque no tiene ningún atractivo. De hecho, abundando en las inmensidades de estos territorios, miré los kilómetros recorridos desde que salí de Ushuaia hasta Perito Moreno y ya eran 1.510.

Camino hacia Esquel, pernocta en río Mayo en una estación de servicio Axion, que junto con las YPF ofrecen prácticamente siempre, sitio para pernoctar, agua, baños, internet y una tienda para compras básicas además de café y alguna cosa ligera de comer. Ejercen como los Walmart, aunque a reducida escala. Muy útiles.

Llegada a Esquel, preciosa ciudad a la entrada del Parque Nacional de los Alerces. Pasé allí dos días completos con pernocta en una YPF en el mismo centro de la ciudad. Después de varios días, donde era muy difícil conectarse a Internet, en Esquel funcionan bien todas las operadoras de móviles y en cualquier lugar hay Wifi. Parada muy conveniente donde además pude llenar una de las bombonas de gas.

Camino del Parque Nacional de Los Alerces, breve visita a Trevelín y desde allí hasta la entrada del Parque, solo hay 25 km. Cobran 350 pesos por entrar, es decir unos 8 €, magnífica atención con buenos mapas y permitida la pernocta en cualquiera de los muchos sitios habilitados. La mayoría del camino del parque es de ripio en general en buen estado durante 80 km aunque hay unos 20 km, donde la conservación es mala. La pista bordea los lagos de Futalaufquen, (no me he equivocado al escribirlo), el Menéndez donde desde Puerto Chucao opera un catamarán para ver los alerces milenarios y más hacia el norte, ya cerca de la salida, el Rivadavia. Impresionante circuito donde es fácil elegir entre muchos de los campings. Yo me quedé dos días en el Aura, junto al Lago Verde, donde la pernocta cuesta solo 3 € y donde hay duchas con agua caliente incluidas.

La Villa de Futalaufquen, ya dentro del maravilloso PN Los Alerces. Está compuesta por solo 5/6 chalets, que incluyen el centro administrativo y el de visitantes donde puedes obtener información sobre excursiones lacustres, cabalgatas, paseos en kayak y trekking y también sobre el estado de la pista. Hice pernocta a orillas del lago, con agua caliente en las duchas incluida. Siguiente mañana para visitar la pasarela del río Arrayanes, paseo a pie bordeando el lago Menéndez, aunque también se puede tomar una excursión lacustre por este lago, y así, por último, continuar hasta el Lago Rivadavia. Un poco más al norte ya se sale de este exclusivo parque.

Toda esta zona es realmente maravillosa y no me quedan adjetivos para calificarla. Siempre siguiendo por la RN 40, Lago Puelo, El Bolsón, río Villegas, Villa Mascardi hasta San Carlos de Bariloche, verdadera capital de la región. Ciudad que ha crecido muchísimo y que en las afueras presenta los lógicos síntomas de desequilibrio urbanístico cuando se crece demasiado aprisa. Bariloche, tiene dos recorridos típicos, atendiendo a su latitud el primero es el circuito menor que llega hasta la península de Llao Llao con majestuosas vistas sobre el Lago Nahuel Huapi y luego, el circuito grande que primero hacia el oeste y luego hacia el norte, conducen a la bellísima ciudad de San Martín de los Andes, a través de la ruta de los Siete Lagos, siempre siguiendo la ruta 40 y que es más conocida como la ruta de los Siete Lagos. Los Siete Lagos en cuestión son los de Nahuel Huapi, Espejo, Correntoso, Escondido, Villarino, Falkner, Machónico, y el Lago Lácar donde se encuentra San Martín.

Son más de siete lagos, sobre todo si se cuenta que antes de llegar a Bariloche hay otros tres, Guillelmo, Mascardi y Gutiérrez. Hay cascadas, arroyos, ríos es un sinfín de hermosura y de encanto a cada viraje de la carretera. Muchos miradores para obtener fotos, aunque no todos en la mejor posición, aunque eso se soluciona andando un poquito. La naturaleza ha sido extraordinariamente generosa con esta parte del mundo y el encantamiento que causa esa belleza, a mi personalmente, me dejó fascinado.

Un día entero en la ciudad de San Martín de los Andes ejerciendo como magníficos anfitriones el amigo José Luís y su familia, visitando diversas áreas cercanas a la ciudad, además de la Estación de Esquí de Chapelco y ya preparado para acercarme a Junín de los Andes.

Las cosas bellas, en este caso bellísimas, también tienen sus kilómetros contados, aunque sean muchas y al salir de San Martin camino de Junín, también "de los Andes", ya se presiente que el paisaje y la orografía, van a ser de menos calado. La ruta se vuelve más previsible, más plana y comienza una zona, que luego se va a confirmar que va a ser muy árida. Pernoctas en El Chocón, la siguiente poco antes de Santa Isabel y posteriormente desde el límite de las 4 provincias, Neuquén, Mendoza, San Luis y La Pampa, una carretera muy desagradable con miles de arreglos muy deficientes de baches profundos que la hacían casi tan mala como si los baches aún estuvieran allí. Hasta que no aparece el cartel de Ruta Mantenida por... después de más de 200 kilómetros donde la ruta definitivamente se mejora, es ciertamente un calvario. Esta ruta es la 143 que finalmente va a desembocar en la RN 40, un poco antes de Mendoza. A pesar de esos trozos, las carreteras en Argentina, no son malas en su conjunto aunque si estarían por detrás de las de Chile dentro de lo que es Sudamérica, excepto a las llegadas a los puentes. No sé si es un organismo diferente quien lo gestiona o, diferente constructor quien los mantiene, la cuestión es que, tanto a las llegadas como a las salidas de los puentes, el golpetazo debido a los desniveles que existen, es para acordarse del responsable. Eso es en general en todo el país, pero particularizando en estas etapas, no recomendaría tomar esta ruta que yo elegí, camino de Mendoza y luego a Córdoba. Es mejor visitar Mendoza desde Chile porque además se puede

visitar el Mirador del Aconcagua y si se quiere ir a Córdoba, mejor desde Neuquén, por las rutas nacionales 151, 148 y 8.

En el trayecto desde San Martín hasta Mendoza, solo destaco la ciudad de San Rafael, donde además tienen el servicio Fiat Lorenzo, en Bartolomé Mitre, que es ciertamente muy recomendable, aunque no hubo forma de que encontrasen el filtro del gasóleo. Afortunadamente, no hay mal que mil kilómetros aguanten y la bonita ciudad de Mendoza, rápidamente te hace olvidar de los sinsabores atravesados. Ciudad que, aunque esté muy lejos del mar, a mí me hizo recordar a la Barcelona del ensanche. Calles en disposición cuadriculada como la que diseñó Ildefonso Cerdá. Todas las calles, avenidas y paseos de esta ciudad estás escoltadas por magníficos y altísimos árboles, cuenta con más de 50.000 árboles, además de más de 60 amplísimas plazas que contienen monumentos, fuentes y jardines. Plaza Independencia, San Martín, Chile, Plaza España ...son de las más reconocidas. Sin duda, Mendoza bien merece una visita, aunque mejor por la ruta chilena.

Como edificios, me quedo con las fachadas de donde ahora están ubicados el hotel Hyatt y la del Teatro, en pleno centro de la ciudad. Un lugar recomendable para la visita y almuerzo, es la Bodega Lagarde, en Luján de Cuyo, a solo unos 15 km al suroeste de Mendoza. Dan almuerzo y un menú degustación donde la estrella son los vinos de la zona. No es barato pero comparado con los europeos, una ganga. Son exactamente 1.700 pesos el menú de 4 platos y, 2.700, si se opta por el de los 7 platos.

Ya era tiempo de viajar hacia Córdoba, desde donde tomaré un avión para ir a Bali, donde otros asuntos me reclaman, y donde voy a dejar la AC mientras aprovecho para que repasen la pintura de la AC de algunas pequeñas heridas de guerra. Los enemigos siempre son los mismos: las ramas y mis ganas de quedarme bajo un árbol que cobije.

La pequeña ciudad de La Paz, es bonita y cómoda para pernoctar. calles amplias y donde te permiten pernoctar sin más. Yo me quedé en el Parque que es el equivalente a la tan nombrada Plaza de Armas

También entré a visitar la ciudad de San Luís en la que no encontré nada de especial relevancia. En mitad del camino, y a solo 280 km al sur de Córdoba, pernocto en Achiras en una Estación de Servicio, YPF. Tienen baños, duchas, desayunos y es muy conveniente. Personal muy amable, yo diría que siempre.

Esta fase del viaje se acaba y ya he llegado a Córdoba. Es una ciudad muy grande, bastante animada, con la manzana de edificios conocida como la Manzana Jesuítica, declarada por la Unesco Patrimonio de la Humanidad. A destacar de ese conjunto, el Colegio Monserrat, la propia Iglesia de la Compañía de Jesús y el antiguo emplazamiento de la Universidad. No lejos de ese conjunto está el Palacio Ferreyra de estilo neoclásico francés y que acoge el museo de Bellas Artes. Arquitectura superior y mejor ornamentación.

La AC ya ha sido entregada en el taller de pintura y parece que vamos bien en cuanto a tiempo para que esté acabada y guardada en un enorme parking cubierto. Por mes cobrarán unos 100 €. Aprovecho bien estos días, ya con la tranquilidad que da el no estar ocupado ni por rutas ni por horarios ni por pernoctas. Habrá que vigilar el efecto de las carnes porque hay muchos asadores, que a mediodía, son siempre una tentación.

Unas semanas de descanso van a venir bien para cambiar la rutina de las anodinas carreteras del oeste, hecha la excepción de Mendoza. Desde San Martin de los Andes hasta Córdoba hay 1.700 km que son muy aburridos.

Llevo 2 botellas de gas, de 15 libras compradas en Canadá que podía optar por rellenar en toda Norteamérica y Centroamérica y también podía entregar la vacía y llevarme una llena. Al cruzar a Sudamérica, la cuestión se complica un poco porque hay muchos menos sitios para rellenar, aunque los hay y en esta zona ya no se pueden intercambiar las botellas. Cada uno de los paises tiene un tipo de botella diferente tal y como ocurre en Europa.

¡¡Muy buen día para todos!!

Muchísimas gracias por preocuparos. Mi viaje a Bali se ha demorado algo más de lo que pensaba pero en la última semana de este mes de julio ya estaré por Córdoba, Argentina y reanudo el periplo. En unas pocas de fechas más, os mantendré entretenidos con mi tostón.

Agosto 2019

Buenísimos días, tardes o noches. Os escribo desde Córdoba, Argentina, después de un prolongado silencio. Ya os anticipé que tenía que viajar unas pocas de semanas a Bali para atender cuestiones personales y otras, no tanto.

Al llegar aquí me encuentro con que ya es invierno por completo y las temperaturas han bajado mucho. Aquí, más que de temperaturas, la gente habla de sensación térmica, un término más real porque dependiendo del viento y la humedad la cosa puede variar bastante. Ha habido algunas noches en que la sensación ha estado por debajo de cero grados, es decir que como decía el del chiste: ni frio ni calor. Esta semana la cosa ha mejorado bastante y los próximos días, camino de las provincias de La Rioja y Catamarca, será incluso un poco mejor, siempre y cuando no nos acerquemos mucho a la cordillera.

Con respecto a la AC, inmejorable recibimiento. Una vez repasadas algunas pequeñas lesiones de guerra en la carrocería, parece nueva. Excelentes precios para las composturas. Durante estos tres meses, la AC se quedó en un garaje enorme, que aquí llaman playas, donde el dueño y los encargados se toman su función como auténticos policías por lo que es absolutamente recomendable bajo el tema de seguridad. He pagado 14.700 pesos por los tres meses, es decir 300 € por todo el trimestre. Desconecté baterías, luces, frigo y me encontré con la maravilla con que sueña cualquier desconfiado: arrancó nada más presionar la llave de contacto. Muy buena sensación porque siempre piensas que algo se podría haber torcido. La dirección, por si alguien la necesita es Deán Funes, 1253, muy cerca del centro de Córdoba. Antes del receso ya había paseado bastantes días por la ciudad, que es bastante mayor que Valencia o Sevilla. Me repito, pero destacaría la iglesia de los Capuchinos y el centro histórico peatonal con la Manzana Jesuítica. Como casi todas las ciudades argentinas, son de trazado moderno en cuadrículas, con pocas diagonales y por tanto muy fácil para orientarse. Esperaba con interés la visita al Faro del Bicentenario, junto al parque Sarmiento, una torre de algo más de 100 metros y que se ha convertido en el nuevo símbolo de la ciudad, pero no puo ser porque no estaba operativa y no sabían cuándo lo podría estar pero que en definitiva era una cuestión de varios meses.

De disponer de tiempo, el Palacio Ferreyra Museo Superior de Bellas Artes Evita, interminable su nombre, aunque interesante su visita y adonde incluso se puede pernoctar en el hotel. Es un espacio cultural con diferentes muestras de arte, escuelas de música, de teatro y además la entrada es gratis.

Con todo, lo que más destaca en esta ciudad es la inmensa población estudiantil. Se calcula que estudian en la Universidad unos 150.000 alumnos, o sea que los fines de semana son moviditos. Las universidades son gratis y eso hace que aparezcan estudiantes de todo el país e incluso muchos extranjeros.

Aproveché la visita a Córdoba para desplazarme durante tres días por zonas colindantes. Lago de los Molinos junto a la Villa General Belgrano, Altas Cumbres en la Ruta Provincial 34 y sobre todo, el PN Quebrada del Condorito, cerca de la Villa Carlos Paz que fueron los lugares que más me gustaron.

En el Condorito, se pueden divisar muchos cóndores y además desde muy cerca. Junto con el Cañón del Colca peruano, son dos sitios casi exclusivos para el avistamiento de estos carroñeros, las aves voladoras más enormes del planeta junto con los albatros.

A principios de la semana próxima comenzaré una ruta que pinta como muy pintoresca. El objetivo es la visita del Parque Provincial Ischigualasto y el Parque Nacional de Talampaya antes de adentrarme en la provincia de Catamarca que tan bien me suena. Será, para los nostágicos también, por aquello que cantaban los Chalchaleros: paisajes de Catamarca, con mil distintos tonos de verde, un pueblito aquí, otro más allá y un camino largo que baja y se pierde...

Ya era hora de comenzar la ruta prosiguiendo hacia el norte. Han sido muchos kilómetros por el interior de Chile, muy pegado a la gran cordillera y aunque tenía algunas dudas de si iba a realizar un camino que iba a seguir después de Córdoba, al final me he decidido a continuar, no lejos de los Andes, quizás hasta Salta y Jujuy. El paisaje en Chile es muchísimo más verde y en Argentina, los Andes imposibilitan las precipitaciones y por tanto, paisajísticamente son muy diferentes.

Subiré hasta el paralelo 24 sur, cerca de Salta y Jujuy, para desde allí virar allí hacia el este, hacia Paraguay y sur de Brasil y tomando como punto estelar las cataratas de Iguazú. Vamos a ver qué tal sale el plan esbozado.

La salida desde Córdoba hacia el oeste, no es precisamente un camino muy atractivo. Muy plano y muy seco. Estamos en invierno y aunque durante el día en ningún momento ha hecho frío, las noches son muy frías y se alcanzaron hasta los -5 grados la noche en la que pernocté en el aparcamiento del Parque Provincial del Valle de La Luna, aunque su nombre oficial sea el de Ischigualasto, en honor del río que cruza el Parque.

En Ischigualasto hay depósitos de hasta 230 millones de año de antigüedad. con abundantes fósiles para el estudio de los primeros dinosaurios aparecidos en el Periodo Triásico de la Era Mesozóica y que han permitido la investigación de la relación entre dinosaurios y antiguos mamíferos.

Encuentro que este Parque, situado en la provincia de San Juan, tiene más interés desde el punto de vista científico que el paisajístico. No obstante, en el paisajístico, al soplar el viento de forma constante y al estar formado el suelo principalmente por arenisca, esta circunstancia ha dado lugar a una curiosa geomorfología que los guías del Parque han dado en llamar el hongo o el submarino.

La organización del parque está bien. Es necesario entrar con la AC, estando el camino en un razonable estado porque el parque no tiene a su disposición vehículos propios. El precio de la entrada es de 450 pesos, 9 €.

El siguiente PN, es el de Talampaya a solo 75 km m que se hacen de forma muy rápida porque la carretera está perfectamente conservada, es absolutamente recta y prácticamente sin tráfico alguno. En los dos PN pernocté absolutamente solo. En este último, hay un camping con duchas con agua caliente y con instalaciones en muy buen estado.

Como sea que este es un Parque Nacional, los medios son muy superiores y tienen dos grandes camiones, tipo del que se usan en los safaris. Por supuesto mucho más caro ya que la entrada al Parque y la excursión con esos camiones cuesta 1970 o 40 €. Los guías son atentos y aportan buenos conocimientos del terreno. Animales se ven muy pocos excepto dos zorros a la entrada del parque que seguramente estarían merodeando en búsqueda de comida.

Este parque es francamente interesante para la fotografía con formas muy llamativas en su constitución con un color rojizo muy parecido a los parques de Utah y Arizona. En el aspecto meramente turístico, decir que nos sorprendieron en dos de las 5 paradas de la excursión con una mesa servida con diversas bebidas incluyendo vodka, whisky, vino, sopas y unos pocos de snacks. Lo sorprendente es que lo hicieron por dos veces.

Una anécdota que viene bien conocer al viajero: poco antes de llegar al primero de los parques, en un control policial de seguridad vial, después de pedirme toda la documentación personal y del vehículo, me comunicaron que mi permiso de conducir no me habilitaba para conducir en Argentina la AC que llevaba. Ante mi sorpresa, y después de haber pasado por no sé cuántos países, se entretuvieron en leerme que el carnet B solo sirve para conducir automóviles. Yo les añadí que sí pero que de hasta 3.500 kg que es lo que pesaba la AC. Según ellos, un coche sí pero que no llevase motor. Como me vieron muy decididos a que se tomaran el tiempo que les diera la gana, empezaron a recular un poco y me enseñaron un Permiso de conducir argentino donde ellos incluyen la motorhome, que así las llaman aquí en la clase B1. Finalmente, como también les llevé el certificado de características técnica donde claramente se indica que ese vehículo es una Autocaravana a lo que ellos oponían que no sabían que significaba ese nombre...estando en un país donde evidentemente el idioma oficial es el español. En fin, les dije, aún sin haberlo consensuado: ahora que ya está claro que autocaravana es un equivalente de motorhome, me dejan marchar o me hacen un parte de retención. Decidieron que si ellos hubieran sido "malas personas" me habrían retenido, pero como no era su caso, me podía marchar, aunque la próxima vez que entrase en la Argentina, dijera a la Policía Federal de Aduanas, que me aclarasen si podría entrar legalmente en el país. En fin, a pesar de lo mal que hablan sobre las autoridades argentinas, yo no había tenido ningún obstáculo hasta ahora.

La avaricia de esos policías, que en tan mal lugar dejan a su país, no bastó ante el convencimiento de que era una mordida más de las que hacen, en tantas partes del mundo, este tipo de fantoches... eso sí, con un uniforme encima, al que ultrajan.

Después de Talampaya, ya tenía ganas de viajar más al norte, para conocer Catamarca y sus bellezas. Es una tremenda provincia donde no hay muchas opciones para elegir carreteras. La enorme provincia tiene una superficie de un 20% mayor que la de Andalucía y supera los 100.000 km²

En sentido sur-norte solo hay dos carreteras, la 38 que pasa por la capital, San Fernando del

Valle de Catamarca y la famosa ruta 40 que sigue paralela a la cordillera. Tomada una, no es posible la otra o habría que hacer el camino del perrillo, de izquierda a derecha y vuelta a lo mismo. Me decidí por la que me parecía más atractiva. La que siempre es más nombrada y esa era la ruta nacional 40, que además es la cordillerana, a pesar de saber que me perdía los nombrados mil distintos tonos de verde, que están en la cuesta del Portezuelo, junto a la capital.

A pesar de ese dilema, espero que la decisión haya sido la más acertada. El primer destino fue Famatina. Una enorme plaza de Armas en un pequeño pueblo donde la Policía me animó a quedarme. Verdaderamente tranquila la zona, tan tranquila que no se puede tomar un café antes de las 10 de la mañana y donde se cierra también todo desde las 3 de la tarde hasta las 8 de la noche. Pueblecito muy particular, con gente muy simpática y amable. De volver a pasar por allí, sin duda que me quedaría otra vez dos o tres días. Hay que tomar la Ruta 40, donde hay un tramo de 15 km de ripio, con huellas muy viciadas por el paso de camiones.

Esta mítica Ruta 40, es una carretera difícil de catalogar y creo que quizás es momento de expresar mi sorpresa sobre una de las carreteras más extensas del mundo, con 5.200 km de longitud y, una de las rutas más espectaculares y quizás por eso, de las más nombradas en el planeta. Atracciones fascinantes como El Calafate, El Chaltén, la Ruta de los Siete Lagos, Glaciar Perito Moreno, Talampaya, Esquel, El Bolsón, Mendoza y aquellas de Salta y Jujuy, no merecerían que esta importante vía comunicación esté tan dejada. Es entre estas dos provincias donde las diferencias existentes demoran el acabado. Se entiende que la lejanía a Buenos Aires, Córdoba y Rosario le reste ayudas, pero el mal estado del piso en muchas fases, la carencia incluso de asfalto, a veces en tramos de hasta 80 km y que no se pueden hacer en menos de 4 horas, es algo injustificable. Si fuese porque es solo una ruta turística, faltan oficinas de información en montones de lugares porque el noroeste argentino es memorable y el potencial turístico es inacabable.

Esta carretera se comenzó en 1935 o sea que o se dan prisa o llegará al centenario sin estar asfaltada por completo. Ojalá que en los próximos años se complete y se cuide como debe ser. Disponer de semejante capacidad en una región tan necesitada suena a desesperante. La ruta ha contemplado como varias veces ha alterado su recorrido original y es palpable como al llegar a determinadas poblaciones, varias rutas provinciales que se han adherido a la gran ruta, cambian sorpresivamente de sentido o atraviesan poblaciones minúsculas, aunque en líneas generales siempre sea sur-norte y cercano a la cordillera para hacerla más accesible a los distritos mineros.

Había leído en el diario Clarín, sobre una ruta con mucho atractivo que comenzaba en Fiambalá, provincia de Catamarca y que se deshacía en dos ramales. Uno, camino del límite internacional con Chile, hasta el paso de San Francisco a la nada despreciable altura de casi 4.800 metros en una ruta conocida como la de los Seismiles. Hay 6 volcanes con más de 6.000 metros y que de no encontrar un 4x4 hay que contentarse con verlos desde la carretera. No había ni un solo turista que pensará lo mismo que yo, para compartir gastos, por tanto, tuve que empezar a subir con la AC pero sin desviarme de la carretera para no entrar el ripio y aun así, se llega hasta más allá de los 4.500 metros de altura.

Los volcanes más conocidos son los de Pissis y Ojos del Salado, casi con 7.000 metros. Este último, 6.864 m y segunda montaña más alta de América, solo unos metros por detrás del Aconcagua. Para abundar, además, están los de Incahuasi, Tres Cruces, Los Patos y, por último, el de San Francisco en el límite internacional. Todos son fronterizos con Chile. Estuvo muy bien el camino, aunque no llegué hasta el San Francisco porque obligatoriamente

había que volver por la misma carretera y la ida y la vuelta, aunque total y perfectamente asfaltada, hubieran sumado otros 400 km.

Ante la proliferación de volcanes y montañas tan altas, hay que aclarar que después del Himalaya, es la zona más alta del mundo. Al comienzo de la ascensión, está la quebrada de Las Angosturas, de una tremenda belleza de arenisca roja.

De vuelta a Fiambalá, al día siguiente, tomé el segundo ramal y fui a visitar, a solo 14 km las dunas por las que se ha estado compitiendo en el París-Dakar. Un poco sorprendente de que semejante competición no haya dejado ni rastro de algún avance, o quizás no llego yo ni a imaginarme lo que antes podía haber sido.

Otra atracción son las termas de Fiambalá. Pozas divididas en diferentes temperaturas, desde los 35° grados hasta los 50°, con un solo inconveniente: no hay taquillas donde depositar cosas de valor por lo que te hace estar un poco inquieto: tarjetas, dinero, cámaras, teléfono...podrían correr riesgos y de dejarlas en la AC, el aparcamiento no tiene vigilancia. Hay que elegir entre susto o muerte... Es necesario retornar desde Fiambalá, vía Tinogasta hasta la Ruta 40, para visitar Londres y Belén. No tienen mucho interés, pero se ha de pasar por ellas si se quiere ver la ruta del Peñón. En esta ruta ya comienzan a vislumbrarse la grandeza del paisaje que espera. En la cuesta de Randolfo hay dunas que te transportan al Sáhara. Desde El Peñón, sus atracciones cercanas, principalmente la laguna y volcán de Carachipampa y el Campo de Piedra Pómez a las que hay que acercarse a conocer porque valen la pena, sobre todo por la explosión de coloridos y la verdadera novedad de observar juntos tonos rojizo, blancos, negros e increíbles lagunas en la alta puna. A cada curva, puede cambiar dramáticamente el paisaje.

A estos lugares hay que llegar alquilando un vehículo 4x4 con conductor. Los precios son razonables, si se encuentran compañeros para compartir, que en mi caso no fue posible. El alquiler de un 4x4, con chófer, se encuentren o no los acompañantes, oscila dependiendo de los kilómetros recorridos, entre los 2.500 y 5.000 pesos, en cualquier caso hay que regatear. Este punto es verdaderamente remoto. Solo hay electricidad desde las 6 de la tarde hasta las 12 de la noche. Hay wi-fi pero sin electricidad, el tiempo posible de comunicación se limita a que haya luz. No es ningún problema, pero hay que planificar un poco. La diferencia horaria no juega a favor.

Hay una disyuntiva importante a resolver en El Peñón, caso de querer llegar dirección norte hasta Salta. Habría que seguir hasta Antofagasta de la Sierra, ruta asfaltada, pero con muchas obras para luego continuar durante 320 km de pista de ripio hasta Salta, o bien retroceder. Hay varias minas en explotación y lógicamente camiones que cobran a destajo y yo todavía tenía fresco la rotura del parabrisas y del faro en Canadá por lo que opté por la vuelta atrás y asegurarme el pasar por Cafayate, ya en la provincia de Salta después de haber pasado solo 60 km por la de Tucumán.

Paso algún dato del día a día. Después de la última devaluación del peso, el diésel bueno ha quedado a 55 pesos, es decir 0.90 € y habrá que pensar cómo será el de inferior calidad que no de la permanente crisis lo pone nadie, pesar monetaria. Difícil de encontrar campings y teniendo en cuenta que estamos en el invierno austral, aunque se pudiese encontrar alguno abierto, quizá en lugares turísticos, el servicio para evacuar aguas grises y las otras, no existe. Con un poco de maña en las estaciones de servicios, no en todas, se puede manejar la situación. Imprescindible el traerse desde España o desde USA, varias botellas del Kent químico porque no quiero ni pensar en que empezase el verano con los calores... Lo disponible por toda la República, es muy poco y muy malo.

En temas de conducción, recordar que, por ley, hay que llevar siempre las luces cortas encendidas. Aquí escriben luces bajas. Para los vehículos más modernos no hace fata ni advertirlo ya que al activar la llave de contacto inmediatamente quedan prendidas los faros, pero de ser vehículos más antiguos, atención a la boleta (multa).

----- Setiembre 2019

Una vez retomada la Ruta 40, el paisaje se vuelve previsible porque todo transcurre entre la cordillera, al oeste y la precordillera, al este. Por esta zona, el asfalto de la ruta 40 es bueno, muy plano y el paisaje es una sucesión de viñas sobre todo y, también nogales. Los dos cultivos estaban un poco deslucidos porque al ser invierno, lejos de la recolección que aquí serian un poco antes del final del verano, es decir febrero/marzo para la vid y uno o dos meses más tarde, para las nueces.

Escaso tráfico y alguna población tranquila como San José y Santa María, así hasta llegar a Cafayate. Muy bonito lugar, turístico sin exagerar y dotado de buenos restaurantes e incluso por las noches, dos o tres establecimientos en la hermosa plaza principal donde hay música en vivo de zambas, cuecas y huaynos que interpretan con quenas, charangos, guitarras y cajones de percusión. Algo que siempre me había atraído y que por fin, he conocido y además en la zona. La competencia en la venta de vinos, sobre todo en la plaza, es espectacular. En Cafayate, me quedé en un camping enorme, llamado Luz y Fuerza, a solo 10 minutos andando de la plaza principal con un montonazo de duchas con agua caliente, no menos de 20, yo diría que, con agua hirviendo durante las 24 horas y con poquísimos visitantes, o sea que en familia bien avenida. Organizamos un magnífico asado donde no faltaron los vinos de la tierra. Tienen buenos Malbec y Cabernet Sauvignon en tintos, y en blancos, los Torrontés que los encontré muy parecidos a los Ribeiro gallegos.

Desde hacía unos días, notaba problemas a la hora de abrir cualquier cerradura. Esta Hymer, no sé otros modelos u otras marcas, lleva una sola llave maestra para abrir un total de 10 cerraduras, si no he contado mal. Primero encontré un cerrajero en este mismo Cafayate a quien vi como una excelente persona pero que intuí, y acerté, como poco profesional y así me fue: casi 6 horas de espera y ningún resultado. Las cerraduras que no abrían se quedaron sin abrir y las que estaban abiertas, sin poder cerrar. Lo achacó a que el polvo de las pistas sin asfalto y mi uso del desatascador 4W 200 habían formado una masa que habían bloqueado el funcionamiento de la llave. Lo dejé en suspenso hasta llegar a una ciudad con otras posibilidades. En los alrededores de Cafayate hay varios lugares a visitar. Ya camino de Salta, yo recomendaría los que están dentro de la Quebrada de las Conchas y más concretamente, la Garganta de Diablo y el Anfiteatro. La naturaleza ha sido muy cordial con estos parajes. La Garganta del Diablo es un impresionante cañón muy angosto y donde en caso de gritar el eco retumba varias veces.

Como todos gritamos, pues jaula de grillos inesperada, donde ganan por goleada la gente joven. El Anfiteatro, al parecer formado por una catarata donde las aguas ya se desviaron, también es un lugar absolutamente único.

Saliendo de Cafayate hay la posibilidad de subir hacia el norte y visitar el PN Los Cardones y Cachi pero la ruta es de 250 km de pista y ya, después de tantísimos meses viajando, el traqueteo de las pistas me descompone y hace que el interés, en esas condiciones decrezca. También influyó en la determinación de no subir por ese tramo inacabado de la Ruta 40, el que reconociendo la belleza y espectacularidad del noroeste argentino, hay un algunos tramos que se pueden hacer un poco repetitivos así que opté por la ruta 68 más directa y que está asfaltada hasta Salta.

Bonita ciudad esta, conocida por La Linda. Tiene en el centro la magnífica Plaza 9 de Julio, El Cabildo, la Iglesia de San Francisco, Catedral y el cerro de San Bernardo al que se puede acceder bien con la AC que fue mi opción elegida o bien, tomar un funicular. Fue fundada por el español, Hernando de Lerma y le dieron uno de esos nombres larguísimos donde había que contentar a todos, a un santo, a una virgen y al accidente geográfico más significativo y posteriormente se llamó Salta porque en ese emplazamiento, la tribu de los salta es la que habitaba allí. Fue un punto intermedio entre el puerto de Buenos Aires y el Virreinato del Perú y debido a su magnífica ubicación, tuvo un importante desarrollo demográfico. Hoy es la séptima ciudad de Argentina con 800.000 habitantes. Muy aconsejable su visita. Hay solo dos campings para poder pernoctar: el de Cerrillos, 20 k m al sur de Salta, nada aconsejable porque casi no está operativo, sin agua caliente, sin vigilancia, aseos malolientes. Me dieron las llaves para que una vez que, a la mañana siguiente saliese, cerrase la verja y tirase la llave del candado dentro. El Municipal de Salta ya está mejor, aunque sin lujos. Es tan barato que mucha gente que trabaja en la ciudad, en lugar de arrendar un apartamento, instala una tienda y allí se quedan varias semanas. La AC y yo pagamos en total solo 1,80€ por día. Perros muchísimos, dentro y fuera del camping. Los de dentro muy amigables y poco ladradores. Los desprotegidos de fuera, todo lo contrario.

El camping es muy antiguo, pero con aseos muy limpios y una cosa sorprendente: tienen una piscina, la mayor de Sudamérica con 36.000.000 de litros y calculo que no menos de 250 metros de largo por 120 de ancho. Descomunal. Al parecer debido a las dificultades de mantenimiento, van a dividirla en 5 piscinas de medidas más manejables.

Una de las cuatro noches que pasé allí me fui a la calle Balcarce que está llena de restaurantes, que llaman peñas y donde lo típico es oír las tonadas de esta zona disfrutando de un buen asado. Pelín turístico en exceso el lugar pero la calidad de los cantantes era indiscutible. Visité a un cerrajero, con más atributos que el anterior, el que dictaminó que debido al uso continuo de la misma llave para tantas cerraduras se había ido desgastando. Trataron de hacer un duplicado y no hubo forma porque esa base no se usa en Argentina. He mandado un correo a la Embajada de España en Asunción, Paraguay, para ver si me autorizan a que me envíen mi otra llave original a la dirección de la embajada. Espero respuesta.

Una vez que dejé atrás la ciudad, de Salta a los pocos kilómetros se entra en la de Jujuy. Se puede ir por dos rutas, y yo escogí la más lenta, aunque más corta, la R9. Esta carretera se la conoce como "la cornisa" La carretera se va estrechando y llega el momento en que, de cruzarse, no ya con una furgoneta o un camión, sino con un turismo, hay que pararse a un lado y que uno de las dos, cedas el paso. Hay un lugar maravilloso, coordenadas -24.549741, -65368005, junto a un lago con muchísimos caballos, ovejas, vacas, toros, aves. Debe de ser una propiedad privada. En las 4 horas que estuve allí, pregunté a alguien que se acercó si era posible descansar y me respondieron que el tiempo que quisiera.

La capital de la provincia, la ciudad de Jujuy es absolutamente irrelevante. Nada a destacar por lo que después de pernoctar en una gasolinera YPF, con camiones frigoríficos que encendían y apagaban motores, lógicamente sin ponerse de acuerdo, así que al día siguiente, continué viaje. La provincia sí que tiene cosas muy atractivas, todas en términos paisajísticos. El pueblecito de Purmamarca, tiene el Cerro de los Siete Colores, la Paleta de Pintor está en Maimará y finalmente en la Quebrada de Humahuaca, el maravillosos Cerro de los Catorce Colores. Parece que la pugna ha sido por ver quién ponía más número de colores, pero este último, encuentro que es mucho más atractivo. Este útimo es quizá más conocido com Hornocal y es la mayor atracción de la quebrada de Humahuaca.

Subí con taxi porque son 32 km de ripio. El precio fue de 1.200 pesos, o sea unos 20 euros En todos ellos y algunos no nombrados, la riqueza cromática es lo que se impone. He dado por acabado mi viaje por el noroeste argentino y he llegado hasta solo 160 km al sur de la frontera con Bolivia.

Me ha encantado y a partir de mañana, debo recorrer camino del sur y repetir otros 150 km hasta enganchar con la Ruta 34, dirección nordeste y luego este, atravesando las provincias de Jujuy, un poco de Salta camino finalmente de la provincia de Formosa la cual transcurre paralela al Paraguay.

Me quedo a dormir en Tílcara, con muchísimo frio (2.500 m de altura) y es de suponer que las temperaturas se suavicen camino del Paraguay, pero pido a quien mande, que no sean calurosas. No quisiera cerrar sin decir que el operador de telefonía con mejor cobertura en toda esta zona es Personal y no Claro. En cuanto a conducción, decir que en esta zona bajan los riachuelos o torrentes tanto de la zona de la cordillera como de la precordillera. Son cientos y cientos y no hay puentes, excepto en los ríos muy grandes, por lo que hay que pasar por un rebaje que le hacen a la carretera que sirve como desaguadero. Si hay grandes lluvias (febrero/marzo) es posible que haya que esperar hasta que afloje la riada. Ahora, estamos en invierno que no hay lluvias, pero hay que extremar la precaución, sobre todos en los más estrechos porque al descender la carretera como medio metro y ser más estrechos, el desnivel es más fuerte y son mayores las posibilidades de que los bajos peguen contra el rebaje.

Antes de irme de Tílcara visité la Pucará y resulto ser una decepción. Es un sitio arqueológico inca en mal estado de conservación, y todo es una burda reconstrucción. Allí no hay nada auténtico. Más allá de las practicamente inexistentes ruinas, tienen un jardín con unos pocos de cactus (cardones) y la mitad están enfermos. Los 6 dólares de la entrada, aunque no sea mucho, es dinero casi tirado. Para llegar hay un puente en muy mal estado y donde ni siquiera se indica la capacidad de carga que tiene. Yo me esperé casi una hora hasta ver que lo cruzaba un camión con más peso que la AC.

Eso fue lo último que vi del bonito noroeste argentino. A partir de ese punto la carretera que me va a llevar hasta la ciudad de Formosa, es plana con muchos baches y nada que ver. Son casi 1.000 kilómetros muy anodinos. Los pueblos, muy distantes entre sí, tienen escaso interés. Hay que tener cuidado con llevar suficiente combustible porque fácilmente se andan 200 km sin ver una sola estación de servicio.

Hubo varios controles de las diferentes policías y en dos de ellos, quisieron ver el seguro. La póliza la llevaba guardada en el teléfono y no me pusieron pegas.

La situación económica del norte argentino es lamentable. Multitud de automóviles de más de 40 años de antigüedad prácticamente olvidados en las esquinas, casas de adobe donde jamás se ha pasado una brocha, inexistencia de comercios y la gente, en gran mayoría viviendo a expensas de una subvención gubernamental que hace que se formen colas para cobrar en la puerta de los escasos bancos los últimos días de cada mes. Eso fue el paisaje que acompañó hasta Formosa, capital de la provincia que mejora bastante todo el trayecto. Quizá por la presencia del río Paraguay, la vista de la ciudad, mejora lo visto durante el recorrido de ese norte. A solo 150 km en dirección norte está la frontera con Paraguay.

PARAGUAY

Los trámites habituales de cancelar la importación temporal argentina más inmigración y los de entrada a Paraguay. Tengo que mencionar que la señora funcionaria de Argentina, ya crecidita, además de no pedirme el documento de importación temporal de cuando entré al país, para oficializar mi salida, me dijo que en Paraguay no era necesario la importación temporal y que se "manejaban" con la cédula del vehículo. Estaba a punto de irme y como no me lo podía creer, indagué en la parte paraguaya y me dijeron que por supuesto sí que tenía que obtener la importación temporal. Ha sido un secreto y ya no le voy a discutir el porqué de semejante información. Volví y le dejé el documento que ella me debía haber solicitado y entonces si me lo aceptó. Sorpresas te da la vida.

En Paraguay dan permiso de 90 días para el vehículo y se puede renovar dos veces más por el mismo periodo de tiempo. Para el pasajero, es el mismo tiempo y no me informé si era renovable o no, porque ya intuía que no me quedaría más de 15/20 días. A pesar de estar más al este que el norte argentino, la hora del reloj se atrasa una unidad, por lo que oscurece a las 6 de la tarde. Es un país mediterráneo, como lo es Bolivia ya que no tienen costas marítimas, aunque en el caso de Paraguay sí tengan salida al mar por medio del ancho río Paraná que es finalmente llamado, río de la Plata al juntarse con el Uruguay.

En el caso de Bolivia, hay avanzados acuerdos para poder sacar parte de su mercancía al Atlántico, por medio de un canal que enlazaría con el río Paraguay, una vez que el Tribunal de la Haya dictaminó que Chile no está obligado a negociar para que Bolivia tuviera una salida al Pacifico y como los vecinos, de filantropía o magnanimidad no entienden, ahí siguen enclaustrados. No le auguran buenos resultado a esa salida al Atlántico por lo costosa. Hay tres mil kilómetros de río.

A solo 35 km de la frontera está Asunción formada por un montón de municipios adheridos que la convierten en una ciudad muy extensa ya que hay pocos edificios altos. Encontré que el Westfalenhaus Hotel permitía pernoctar en su parking y allí me quedé 4 días. Desde que estuve por aquí, hace ya 28 añitos, la ciudad ha evolucionado mucho, sobre todo en términos de mejores construcciones y hoy en día dispone de centros comerciales del mejor nivel europeo. En su contra, decir que muchas calles, fuera de las vías rápidas están empedradas con un trabajo hecho con muy poca paciencia, no sé si para darle un aire de antigüedad o para evitar que se circule a más velocidad. Por lo demás, no pude ver nada que me hiciera despertar un interés turístico. Después de esa breve estancia en Asunción y de dilucidar si enfilaba en dirección a Iguazú o iba a conocer otros destinos, decidí ir primeramente a ver las Misiones Jesuíticas que están junto a la ciudad de Encarnación, ya sobre el río Paraná. Esta es una ciudad agradable con una tremenda costanera que se terminó de construir en 2011 y donde se han tenido en cuenta criterios urbanísticos modernos y así, el edificio más cercano al río Paraná en la zona central de la ciudad, está a 300 metros del cauce por lo que hay una sensación de amplitud muy reconfortante. Ese gran espacio está plantado con césped y tienen varias playas de arena blanca. Al fondo del gran río está la ciudad argentina de Posadas, a la que me acerqué a comprar libros que allí son baratos y en Paraguay, muy caros.

Terminada la visita a Encarnación y Posadas, ya estaba muy cerca de las Misiones Jesuíticas. Decidí conocer dos de ellas, de un total de 30 misiones extendidas entre Paraguay, Argentina, Brasil y Bolivia. Estas dos, son las que todo el mundo menciona como las más importantes en Paraguay. Realmente ha sido una decisión muy acertada a pesar de que, en la primera de ellas, la de Trinidad, no queda en pie más del 20% de lo construido pero el entorno es muy ameno.

Buena recepción, muy cuidada la Misión y excelente información sobre el tratamiento que la Compañía de Jesús dio a los guaraníes. Esta misión evangelizadora duró hasta la expulsión de los jesuitas de los territorios de la Monarquía española, a mitad del siglo XVIII La segunda fue la de Jesús, establecida junto al pueblo que también lleva su nombre. Aquí no hay ruinas de algo que existió, sino que nunca llegó a terminar de construirse debido a la expulsión de los jesuitas. Es decir que lo quedan son las ruinas de un proyecto inacabado. Igual que en Trinidad, excelente entorno. Mañana comenzaré a acercarme a Ciudad del Este, ciudad paraguaya en la frontera con Brasil y Argentina. A ver qué tal se dan las visitas a Itaipú y sobre todo a las cataratas de Iguazú.

Las carreteras en Paraguay en general son deficientes y además llenas de baches y con ondulaciones muy cercanas unas a otra, de forma que la AC se balancea amenazadoramente. Muy recomendable el no pasar de los 80 km/h. Hay unos pocos de peajes, muy baratos ya que no llegan ni a un dólar. Aquí en este pequeño país de algo más de 7 millones se dice que cuando uno de los dos grandes, Argentina o Brasil estornudan, Paraguay se resfría, o quizás ahora algo más, porque al menos en Argentina, la situación es ya tirando a pulmonía. La industria en Paraguay es inexistente. Al parecer, los muchos encargados de autorizar la implantación de fábricas, quieren recibir una importante "ayuda" para dejar que las cosas avancen. En general, si no es porque se venga de Chile o norte de Argentina con dirección a las cataratas, no recomendaría el cruzarlo. No tengo la impresión de que sea especialmente peligroso, pero es poco lo que ofrece. Lo encuentro bastante más caro que Argentina, al menos en esta época tras la crisis del peso. La moneda paraguaya es el guaraní que hoy se cotiza a 6.700 guaranís por 1 euro.

Después de las visitas a las Misiones Jesuíticas Guaranís, tocó hacer el camino para Ciudad del Este, o ciudad de las Tres Fronteras.

El paisaje también mejora y casi todo el recorrido transcurre por colinas y lomas con buena agricultura y lo cierto fue que era muy vistoso. La Nacional 7 mejora lo anteriormente recorrido hasta llegar a la ciudad que es puerto franco y, que básicamente se nutre de la diferencia de precios e impuestos que hay con Brasil y Argentina. Se pagan menos impuestos y a los extranjeros se les deduce el IVA con lo cual la compra de repuestos de automóviles, perfumes, licores, electrónica e informática es muy conveniente el hacerla aquí. Yo compré dos neumáticos Pirelli, un 45% más barato del precio que rige en España. Lo entregan montados y balanceados. El reparto de turistas favorece con mucho a Brasil que aporta, a simple vista con el 80% de visitantes básicamente porque tienen mejor situación económica que Argentina y también porque Foz de Iguazú está a solo 10 km de la ciudad. Muchísimos paraguayos hablan portugués. Es una ciudad un poco extraña donde muchísimas tiendas ya están abiertas desde la 4 de la mañana y así como en el resto del país no me daba la impresión de tener que estar muy alerta, aquí cambia la cosa. De siempre, las ciudades fronterizas han gozado fama de tener muchos amigos de lo ajeno, de no dar un palo al agua esperando alguna oportunidad más remunerativa y menos exigente y, para colmo, antes de ayer y también hoy, se han producido atracos a tiendas con el resultado de producir víctimas mortales. No es para asustar, pero hacía muchos meses que no veía guardias de seguridad en la puerta de las tiendas provistos de armas largas, sin que se trate de bancos, organismo oficiales o embajadas. No he llegado a ver concertinas, pero el hecho de ver una simple tienda que prefiere protegerse de esa forma, indica que hay algo que no marcha. Las noticas en los informativos me hacen pensar en la misma dirección... En cualquiera de los casos, con este último comentario o sin él, ya había decidido de que mañana

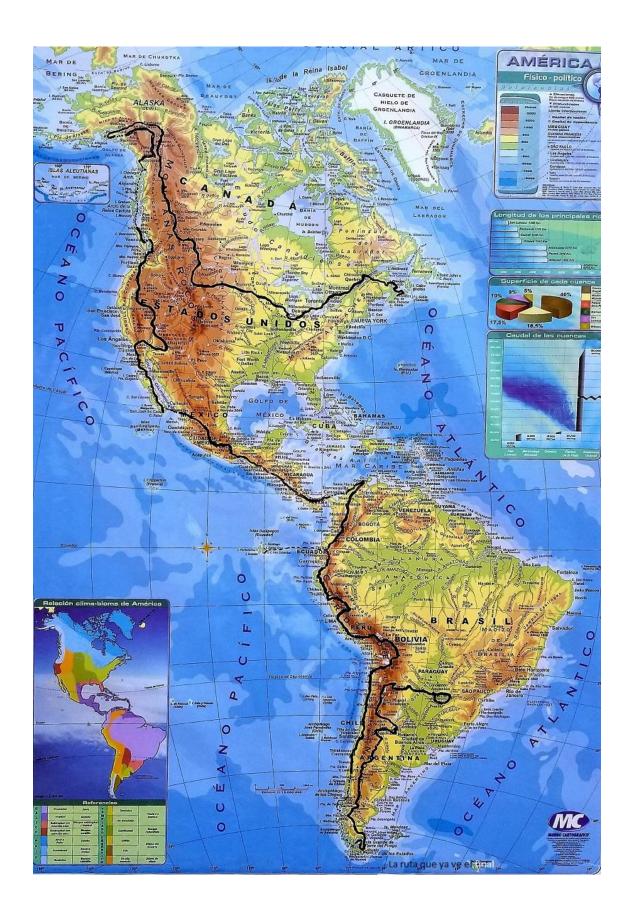
cruzaba la frontera al encuentro de ese sueño que para un viajero significa el ver las famosísimas cataratas, que aunque sea por segunda vez, el interés no decrece en modo alguno

BRASIL

Los trámites fronterizos ya se han convertido en habituales y no descomponen la tranquilidad como en los primeros países.

Si acaso en este cruce Paraguay-Brasil, decir que se debe estar al tanto a la salida, porque la aduana paraguaya está al final de la ciudad sin mucha indicación y de pasarse habría que volver deshacer el camino, que por cierto no es nada agradable. La cercanía entre, en portugués Foz de Iguaçu, ahora por ley, Iguassu, y Ciudad del Este es tan escasa que hay una considerable congestión siendo el tráfico de camiones, buses, autos y sobre todo motos, enorme y además en pleno reinado de la ley de la selva, que por cierto no queda lejos.

A la llegada al límite brasileño, en Inmigración dan permiso de estadía de 90 días y el temporal de importación del vehículo, también gratis, por el mismo tiempo. Si se desease estar más tiempo, hay que escoger una ciudad importante y solicitar primero la extensión de la estancia y si la dieran, entonces en Aduanas de la misma ciudad, solicitar la prórroga de la AC. Una vez acabado la primera o segunda autorización, habría que esperar otros 90 días para que te autoricen reingresar.



Octubre 2019

Una vez acabada la estancia en Paraguay, solo dos semanas, era el momento de visitar las cataratas de Iguazú, uno de los puntos culminantes del viaje.

Antes de visitarlas, me acerqué a la gran represa de Itaipú, la mayor del mundo. Está construida sobre el río Paraná y se puede visitar desde las dos naciones. Yo lo hice desde la parte brasileña. Es un consorcio paraguayo-brasileño llamado Itaipú Binacional, que desde 1980 proporciona muchísima energía a los dos países. Esta central suministra un 16% de la energía consumida en todo el Brasil y un 76% del total de la consumida en Paraguay. Se podría pensar que el 16% del consumo de Brasil no sería tanto, pero es que este país tiene 17 veces la extensión del nuestro... Dispone de 20 gigantescas turbinas que producen 14.000 MW. La inversión en esta obra fue de 17,6 billones de USD. Además de esas cifras monumentales que maneja el consorcio, también se han producido serios problemas, como casi siempre ocurre a la hora del reparto de cualquier bien. No lo sé en Brasil, pero lo cierto es que el precio de la energía para la zona paraguaya, cuando llega a la casa del consumidor, es extremadamente caro.

Sin más, me dirigí a las cataratas, primero por la parte brasileña. No es el mejor mes para la visita ya que es al inicio del verano, mitad de diciembre más enero y febrero, cuando más agua trae el río, pero, aun así, me pareció de una deslumbrante belleza. Un espectáculo natural difícil de olvidar y donde el inevitable remojón al cruzar la pasarela, vale la pena. Esta ocasión era mi tercera visita y tuvo el mismo efecto que las anteriores. Se han mejorado mucho las sendas y una de ellas llega hasta el mismo nivel del remanso que se forma entre las caídas superiores y las inferiores. También han construido un ascensor que solo se utiliza de subida.

Me pareció muy bien administrado. El precio de entrada al complejo es de 70 reales, (4 reales por un dólar) y eso incluye el viaje en un autobús desde la entrada al Parque Nacional, hasta las mismas cataratas. El edificio de entrada al parque que es donde se compran los tickets dispone de buena información y la excelente eficiencia es palpable. Para llegar a entrada del parque, se puede hacer con buses urbanos y lógicamente con taxis. Justo a la entrada del parque hay un helipuerto. Te dan un paseo por las cataratas que dura 10 minutos. Te cobran 430 reales o 100 € y me pareció un precio muy ajustado. Aceptan pago con tarjeta

Recuerdo que hace tiempo era mucho más caro. Me subí... pero no recomiendo la excursión y eso que me tocó delante junto al piloto. La visión era magnífica pero el tiempo se lo pasa yendo y viniendo, porque el helipuerto está a unos 15 km de las cataratas. Sobre las cataratas estuvimos entre uno y dos minutos, No se aproxima mucho y desde luego, de quedarse suspendido el helicóptero, ni solo un segundo. El aparato muy nuevo, así que algo es algo.

Para desplazarse a las cataratas por la parte argentina, donde nunca había estado, la cosa se complica un poco. Yo lo hice con los EasyBus pero me pareció que la compañía río Uruguay ofrece servicios más frecuentes. A los buses, además de la terminal, se les puede abordar en las paradas regulares pero como en estas no hay indicaciones... Es una cosa bastante extraña y que provoca un poco de desconcierto.

Opté por no llevar la AC porque había que hacer, salida de Brasil, entrada y salida de la Argentina y posterior importación temporal al Brasil en el mismo día. Un auténtico galimatías y como no llevas el vehículo, se depende de los buses de forma que cuando vas a hacer inmigración, el bus se marcha y te deja allí plantado, aunque estés listo en 5 minutos; el próximo bus tarda 30/40 minutos y eso ocurre dos veces. Para rematar, al llegar a la terminal de la pequeña ciudad argentina de Puerto Iguazú hay que tomar otro coche hasta las cataratas y ahí hay buenos

intervalos de espera. No es la idea de criticar la belleza de las cataratas de este lado debido a estas incomodidades, pero indudablemente tiene su influencia negativa.

A la llegada a las cataratas, que están a 20 km de la terminal, hay tres opciones para recorrer. Un pequeño tren que lleva hasta la última estación y desde allí hay que andar por un sistema de puentes y pasarelas para ir salvando los bajos del río. Muy probablemente con mucha más agua de la que había, aquí sí que se notaba la falta de caudal porque la majestuosidad del lugar se habría realzado. Se llega hasta la Garganta del Diablo, que es la caída de agua más importante de esta parte y verdaderamente el agua casi se toca porque no hay más de 10/15 metros desde la explanada de madera y hierro hasta la caída del agua; por cierto, en Argentina ya he visto 3 atracciones llamadas Garganta del Diablo.

Desde esta parte se puede ir con balsa neumática hasta literalmente situarte en el límite de la caída del agua. En Argentina no hay posibilidad de subir a un helicóptero porque entienden que podría afectar a la fauna.

Luego, vuelta en tren con otra media horita de espera y ya lo que queda son recorridos a pie, de unas dos horas cada uno. Yo hice solamente el paseo inferior y como el día y las esperas ya dejaban notar su peso, obvié el paseo superior. El autobús de Brasil hasta la terminal de Puerto Iguazú cuesta ida y vuelta, 20 reales y la entrada a las cataratas 800 pesos argentinos, es decir unos 12 €. Vuelta a la terminal y comenzar el viaje de regreso hasta Foz. He oído y leído varias opiniones sobre qué parte es mejor para visitar. Yo diría que las dos, siempre que haya bastante agua y que se suba por la parte argentina, desde Posadas hasta Puerto Iguazú; si alguna de esas dos condiciones no se da y solo se pudiese visitar una de ellas, me quedaría con la parte brasileña.

Viendo las dificultades causadas por los buses y el paso de las fronteras, mi consejo sería visitar las cataratas en las fechas de diciembre a febrero ambos meses inclusive y para verlas por la parte argentina, recordar que es mejor subir desde Corrientes, O Posadas si se viene de visitar Paraguay y así se evitan inconvenientes aduaneros y los... "autobuseros".

Vale la pena decir que no podía conseguir que cambiasen dólares ni en Ciudad del Este ni en Foz, los billetes de 100 USD donde la serie comiencen con las letras CB o todos aquellos que comiencen con la letra D. Hay que vigilar ese detalle o traer algunos más pequeños. Los euros son siempre bienvenidos.

Dos días de descanso en Foz y camino de Curitiba donde llegué ayer a través de una excelente autovía de peaje, los peajes son frecuentes, aunque no son caros. Cada peaje cuesta entre 8 y 14 reales y están cada 40/50 km. No es una autovía propiamente dicha porque el 80% del recorrido es de un solo carril en cada sentido, pero de asfalto bien y de pintura y señalización, impecables. El 20% restante con más de un carril, está a la salida en Foz, a la entrada de Curitiba, a la llegada a zonas urbanas y sobre todo, un tercer carril en las zonas más montañosas. El trayecto de 750 km es una zona bonita de conducir. Muy ondulada y muchas tonalidades en los campos debido a las diferentes fechas en la recolección de las cosechas. Curitiba se ve bastante ordenada. Es una ciudad bien planificada y con bastantes zonas verdes. No obstante, en el centro a pesar de la abundante policía se ve bastante gente con problemas, haciendo de la calle su casa y su cama. Lo que más me gustó fue el Jardín Botánico y el centro histórico. Está a casi 1.000 metros de altura y en esta temporada no es nada calurosa El diésel de mejor calidad en Brasil, cuesta 3,40 reales, es decir como a 0,80 € por litro y es

incluso más barato que en Paraguay o Argentina. El máximo de velocidad para automóviles es a veces de 110 y otras 100 km/h. Para los lentos, 80 km/h y ante las dudas, casi siempre he conducido atado a la franja más baja. Se ve poco policía y tampoco se oye nada parecido a corrupción.

Así como nunca vi tantas estaciones de servicio juntas como en Paraguay, a veces en 10 km de ruta, sin exagerar, te puedes encontrar con 7/8 gasolineras. Muchas veces, 3 o 4 en un solo kilómetro, algo increíble, pero lo más increíble sucede después cuando entras a Brasil. Las estaciones de servicio en Brasil, además de ser también muy numerosas, son de una calidad extra. Todo tipo de servicios: aseos, duchas con agua caliente, tiendas, wifi gratis, todas aceptan tarjetas de crédito, muchas con esplanadas realmente gigantescas, a veces 3 y 4 hectáreas, en todas sin excepción aceptan que se pernocte, muchas con áreas infantiles, la mayoría con restaurantes, dejan que tomes corriente, en todas ellas puedes llenar agua...y con buenas caras, llenes o no llenes el tanque. En todas limpian los parabrisas... En muchas te regalan un café o unos caramelos. Yo creo que ningún país se puede comparar con Brasil en esta faceta. Camino del Atlántico merece la pena hacer un desvío para llegar hasta Morretes. Bonito pueblo donde pasar el día e, incluso, dos. Me recomendaron acercarme hasta la Serra para ver San Joao da Graciosa. Muy verde y tropical. Vale la pena porque se hace bien en media jornada. La ruta que sigue hasta la costa atlántica, ya es autovía de dos carriles hasta llegar a Paranaguá ciudad en la que pensaba pasar un día, pero desistí de la idea. Es un puerto alternativo a Santos y tiene un tráfico infernal de camiones con contenedores, algo inaudito que antes nunca vi. No sé cómo será Santos, el mayor puerto de Brasil, pero esta ciudad, al haberse quedado extremadamente pequeños los aparcamientos del puerto, toda la zona urbana y alrededores se ha convertido en un gigantesco estacionamiento para los camiones. Hay miles y miles situados donde buenamente pueden.

Di una vuelta, sin bajarme de a AC para conocer el centro histórico que es bastante tortuoso y con un mal piso de adoquines mal ensamblados e inmediatamente rumbo a la cercana costa. Por la tarde llegué a la costa y a sus refrescantes y kilométricas playas. Por la cantidad de establecimientos turísticos, todo hace suponer que, en la temporada alta, será un poco estresante quedarse por aquí, pero ahora, a pesar de las lógicas lamentaciones de los hoteleros, pasear por la zona es una buena experiencia. Las playas, y no exagero son de decenas de kilómetros. La primera parada, junto a la playa, ha sido en Martinhos, excelente balneario. Hay que tomar una de las balsas que zarpan cada media hora hasta Guaratubá para evitar dar un tremendo rodeo. Desde allí, de querer seguir por la costa y evitar calores hay otra balsa para dirigirse a Itapoá, otro balneario donde la gente del interior, especialmente de Curitiba, veranean. Por último en esa zona, otra balsa más, esta toma algo más de tiempo, para ir hasta la isla de Sao Francisco do Sul y así no meterse en el interior que, a pesar de estar en primavera, ya andan por encima de los 30 grados.

Sao Francisco, es un lugar muy residencial con muchos restaurantes dedicados al marisco. Para la salida de esta isla, ya no se necesita balsa porque el mar tiene muy poca profundidad y se hace todo por carretera

Entró el mal tiempo y hubo que soportar una fuerte borrasca por lo que las tremendas playas de Brasil hasta el día de hoy se han quedado en menos porque no ha parado de llover y así llevamos ya una semana. A favor, que las temperaturas han bajado drásticamente. El recorrido costero lo hice desde Sao Francisco por Barra Bella y Bombinhas. Excelentes playas de geografía grandiosa pero que el Tiempo se ha encargado de deslucir. Como las previsiones

de la meteo no auguraban clara mejoría, opté por seguir viaje hasta Florianópolis ya que parado en una playa con fuertes lluvias no me resultaba apetecible. Con la cortina de agua, en la autovía, poco disfruté y nada reseñable excepto que me quedé sin saldo en el teléfono y me percaté cuando llegaba a la ciudad. Se me perdió la ruta marcada y como no la había guardado para usarla sin internet, importante error, pues me encontré con muchas dudas de para dónde tirar en medio de una autopista con un fuerte atasco. Me pude medio orientar, pero claro, al faltar las indicaciones, di más vueltas de las deseadas.

La operadora que contraté en Foz es la OI no es recomendable. Es cara y no tiene buena cobertura. Yo lo hice, aunque estaba avisado de que las mejores eran TIM y Claro, pero sin tener tarjeta de residencia y siendo extranjero solo había un lugar en Foz donde lo hacían y desistí de ir al centro. Me arriesgué y no salió bien con OI

Durante la corta travesía hasta la isla de Sao Francisco, un grupo de ciclistas, extremadamente interesados en preguntar detalles sobre la ruta seguida por mí, me facilitaron una serie de localidades para visitar en mi camino hacia Uruguay. Los vi preparados y buenos conocedores de los estados del sur, y se esforzaron al máximo para darme esa serie de lugares imperdibles así que he decidido seguir sus consejos.

En estos días de mal tiempo, trato de tener encendida la radio para ver hasta qué puntos se me va quedando el portugués de Brasil que es sensiblemente diferente al de Portugal. Algo se va consiguiendo y leerlo es fácil pero la conversación es algo muy distinto. Es un buen momento para pensar que, desde Tijuana, tan al norte de México, nunca tuve necesidad de expresarme en otro idioma que no fuese el español, excepto unos pocos de días en Belice. -------Noviembre 2019

En el anterior relato incluí una foto de Serra do río do Rastros donde se aprecia una carretera que realmente se empina muchísimo pero hay que animarse, dejar la costa y subir. Hay que partir desde la ciudad de Tubarao. Es un paisaje espectacular con varios miradores hasta llegar a la cima. No podía imaginarme que en Brasil nevase, pero en esta zona, créanme que puede nevar bastante. Yo continué hasta Sao Joaquim, la tierra que da las manzanas en Brasil y desde allí, me volví a la costa cuando supe que la carretera para llegar a hasta Torres, pasando por Bom Jardim, tenía 100 km de pista y ya hace tiempo que decidí que en este viaje no conduciría más en pistas sin asfaltar. No fue nada mal esta vuelta y hasta incluso, casi lo agradecí porque en la carretera del río do Rastros, a la ida y durante el tramo final, había mucha niebla y al día siguiente hacía un tiempo espléndido.

Llegué a Torres rehaciendo el camino y me encontré con una bonita ciudad dividida por el Morro do Faro, con una playa a la derecha y otra a la izquierda y las dos siguiendo el tipo de litoral más típico de la costa brasileña. Muchas olas y por tanto, muchos surfistas. Ahora en esta baja temporada, se podía pasear con mucha tranquilidad pero se me antoja que en el verano de aquí, debe estar muy lleno, a juzgar por la cantidad y calidad de establecimientos. Las carreteras en Brasil, en líneas generales no están mal, sobre todo en lo referente a señalización. El asfalto, tampoco lo calificaría mal si no fuese porque, o bien por el tremendo peso de los trailers que con frecuencia son de hasta 30 metros de largo, o bien porque la compactación no es todo lo consistente que debería. La cuestión es que durante muchos kilómetros la carretera tiene ondulaciones muy frecuentes, a veces cada dos o tres metros y eso hace que la AC vaya como un barco pequeño. Yo llegué a pensar que se habían dañado los amortiguadores y desgraciadamente así fue y los tuve que cambiar al llegar a Amberes

El estado de río Grande do Sul a veces te hace parecer que estás en algún lugar de Centroeuropa debido al estilo de la construcción que impera en la zona. En cuanto te retiras de la costa, el clima también ayuda en crear esa ilusión porque no es tan caluroso como en las zonas bajas. Pernocté algunas noches entre Novo Hamburgo, Gramado y Dos Irmaos. Esto no tiene nada que ver con el tradicional estereotipo brasileño, playero y colorido. En Gramado, que es la más conocida, justo comenzaba en octubre la promoción de las fiestas navideñas. Un derroche de luz, color y sonido. A pocos kilómetros, Canela y la cascada de Caracol, la cual no pude ver porque justo ese día se había levantado un temporal de agua, niebla y viento. Al parecer, tiene 120 metros de altura.

Más al sur y estando cerca, es obligatorio visitar el templo budista de Trés Coroas. Un enorme complejo hecho por un monje budista tibetano que en sus últimos años decidió construir un templo y un palacio en un magnifico paraje. Las enormes instalaciones están cuidadas por más de 40 personas, para cuidar de jardines y construcciones, a pesar de que el falleció hace unos años. El templo budista tiene el nombre del propietario inicial, el Chagdud Gonpa y esa propiedad privada me hace pensar más en un negocio que no en religión Teniendo en cuenta la programación de salidas del barco de Grimaldi preferí avanzar un poco más hacia el sur, ya enfilando la frontera con Uruguay. Muy pegadito a la costa, y en una carretera prácticamente recta durante 100 kilómetros, se pasa por la reserva Ecológica de Taím. Muchísimas aves y, sobre todo, muchos capivaras que a menudo y desgraciadamente, mueren cuando tratan de cruzan la carretera. No hay ningunaa alambrada que lo evite. El capibara es el mayor roedor viviente en el mundo; son animales semiacuáticos y los mayores pueden alcanzar hasta los 90 kilos y medir casi un metro. En esta zona no es prudente circular de noche porque no hay muchos, sino muchísimos y la carretera transcurre durante toda la extensión de la reserva a escasos metros del agua de la laguna.

Lástima tener que abandonar Brasil tan pronto. Es un país que, en su conjunto, da fácilmente para recorrer durante un año... y sin pararse demasiado. Yo he estado solo 35 días, he recorrido 3.100 km y solo he estado en los estados sureños de Curitiba, Santa Catarina y río Grande do Sul.

Al día siguiente, llegué a Chui que es una ciudad compartida. De hecho, en la avenida principal, la acera sur es de uruguaya y la norte es brasileña <u>URUGUAY</u>

URUGUAY

Los trámites rápidos y la buena sorpresa de saber que la estadía de la AC se puede prolongar hasta un año, eso sí, de pasarse esa fecha, 20 USD de multa por día. Pude conseguir un chip nuevo para el teléfono por 165 pesos uruguayos, que está a 40 pesos por un euro y además al ser contratación nueva, hay ofertas de promoción y te regalan 5 GB. La operadora se llama Antel y tienen una oficina en el centro de Chuí. Son eficientes. Aceptan tarjetas y exclusivamente moneda uruguaya.

¡Ya estamos de vuelta! Y en esta ocasión desde el último país que visitará en este viaje la AC. No así yo, que aún me daré un paseo por Buenos Aires y Rio de Janeiro. Prefiero visitarlas sin la preocupación de las pernoctas en grandes urbes. Pocos kilómetros después de la frontera, aparece la fortaleza de Santa Teresa que está inmersa en un Parque Nacional con el mismo nombre. Día de perros, mojada de campeonato, pero no me convenía quedarme dos días allí que era lo que preveían los del tiempo. chubasquero y visita. Muy bien reconstruido este fuerte que fue luchado por portugueses y españoles a principios del XVIII antes de pasar a manos de las fuerzas de liberación uruguayas. Hay varias salas, muy bien

cuidadas y con cantidad de cuadros, mobiliario y utensilios. Capilla, enfermería, habitaciones de capellanes. Estuve dos horas y no apareció ni un solo visitante más. El parque está muy bien conservado con grandes arboledas y buenas playas. Naturalmente, todo desierto en temporada baja.

Hay dentro del Parque, un camping municipal en el que no había nadie. Agua y luz a discreción y además gratis. Está cuidado por el ejército o sea que la mano de obra es abundante. Justo a 5 kilómetros está la Punta de Diablo, que es una playa con más pescadores que visitantes y donde ya se comienza a ver el desbarajuste en la planificación.

Cuarenta kilómetros más al suroeste, La Paloma. Esta es una zona con encanto. Son dunas a las que solo se puede acceder con camiones. Dejas la AC a la llegada, pagas el estacionamiento para todo el día y en el camión hasta el poblado de pescadores donde no faltan los restaurantes de pescados, eso sí, todo congelado. Hay un faro que suele estar habitado por lobos marinos y que en realidad es el reclamo publicitario pero que, en ese momento, no habría ni diez o sea que se supone que estarían cazando. El precio de la excursión, incluido el aparcamiento es de 12 USD. El poblado tendrá unas 100 casas que ahora están deshabitadas pero que, en verano, según me dijeron costaban alrededor de 300 USD por noche. No creo que el atractivo dé para eso, pero está visto que el precio de las cosas, casi siempre es cuestión de oferta y demanda, Hay que reconocer que las playas, con marea baja, son de una anchura tremenda. Al otro día camino de Rocha, pequeña ciudad muy provinciana y con muy poco movimiento donde me detuve porque en un taller con varios anagramas, entre otros el de Fiat y allí que me detuve para cambiar filtros de aceite y aire, también escobillas además de reparar el espárrago de arrastre que lo llevaba roto desde Canadá cuando tuve que usarlo al haberme llenado el depósito de gasolina. Cuando no me olvidaba, no tenían soldadura o no tenían electricidad, o el maestro estaba fuera... y así hasta Rocha. Como los repuestos los tenían que traer de Montevideo al día siguiente, me ofrecieron de quedarme a dormir dentro del taller y yo lo acepté porque además tenían alarma.

Seguí viaje al próximo día hasta llegar a la conocidísima Punta del Este, que tiene un tremendo nivel. Toda la zona, durante 150 kilómetros hasta Montevideo, repleto de inmensas playas de arena blanca y donde el cauce del Mar del Plata, ya comienza a estrecharse hasta el estuario de los ríos Paraná y Uruguay.

Se ve como el color de las aguas va cambiando desde Punta del este donde el río/mar es azul hasta llegar al norte de Montevideo donde el color ya es pardusco y dependiendo de los vientos dominantes, el río profundiza en el agua del mar, más o menos. Se considera que, desde Punta del Este, ya es océano, pero hay mucho escrito al respecto y no siempre coincidente porque es evidente que es difícil que hay un lugar fijo donde sea más río o, más mar, depende mucho de los vientos y de las corrientes. En cualquiera de los casos, en su desembocadura, es el río más ancho del mundo y ni forma en pensar de ver la otra ribera perteneciente a Argentina, porque es mucha la distancia que separan las dos orillas. En un ferry rápido se tardan dos horas y media en cruzar rumbo sudoeste hasta Buenos Aires.

Montevideo es una ciudad que ocupa toda una pequeña península, siendo la parte vieja la que está rodeada, casi toda por agua. Esta parte vieja, que es donde está el puerto y donde desde las 6 de la tarde es mejor escabullirse porque se nota en el ambiente que algo podría suceder. Durante el día es atractivo visitar esta parte con la peatonal Sarandí, la Plaza Matriz, Artigas con la tremenda estatua y mausoleo del Libertador, el edificio Salvo y la avenida 18 de Julio que es el centro neurálgico de la capital y del país. Aunque el centro se hace bien andando, yo además tomé el Bus Turístico, tipo Hop-On Hop-Off, con 12 paradas y que ofrece un buen recorrido

durante dos horas. Es recomendable tomarlo en la parada del Mercado del Puerto y de paso visitar este. Del mercado solo queda el nombre y está lleno de restaurantes con buena oferta de carnes y pescados.

Justo en el puerto es donde está la representación de Grimaldi para el Uruguay que van a ser los que se encarguen de llevar la AC a Amberes. Os anticipo que los precios son de aúpa. Ya me encontré con la sorpresa que el pasajero no puede ir en el barco y solo se aceptan viajeros desde Europa para Sudamérica. Fue un contratiempo porque siempre había pensado que podría viajar dentro del barco y me había comprado lectura para combatir las largas horas en cubierta, la ilusión por visitar, aunque fuesen solo horas, Guinea-Conakry y Senegal, pero todo se vino abajo en una conversación telefónica: en esa ruta no se puede viajar como pasajero, de ninguna de las maneras.

En fin, ya medio recuperado me pasé a visitarles para reservar plaza para la AC y saber precios. Mucho más cara que en sentido inverso. Ni más que menos 5.000 USD por el flete más 298 Euros en destino más los gastos del despachante en Amberes. Solo conseguí que me regalasen los días de estacionamiento en Amberes porque no me avisaron y el barco esta vez va a hacer el viaje en solo 25 días y como ya tenía sacado el billete de vuelta.... En total, para la AC unos 5.000 Euros y el billete del pasajero, también muy cara la vuelta, otros 1.200 Euros. Justo el doble que el Amberes-Halifax, Canadá.

La compañía que gestiona aquí es la KMA, y están en la 25 de Mayo, 713, piso 9. No hay otra alternativa y de querer hacerlo con otros, éstos deben hacerlo a través de la KMA. Hasta ahora el responsable es Marcel Jubin, aunque es posible que pronto haya cambios. El parking para dejar la AC hasta la fecha de salida está muy cercano al aeropuerto Carrasco. Es un buen sitio, a 6.400 pesos uruguayos el mes, es decir 160 €. Se puede dormir dentro de la AC pero entonces esta se debe quedar fuera, en el parking exterior. Nadie puede quedar dentro de las instalaciones excepto el personal autorizado.

Como desde ahora queda mucho hasta la salida del barco, me iré a pasar unas semanas a Buenos Aires, con museos, cines, algunos espectáculos de tangos, alguna parrillada y paseos por la multitud de zonas verdes de esta hermosa ciudad. Con el nuevo descenso del peso argentino, los precios convienen mucho.

El viaje en barco desde Montevideo a Buenos Aires, es impresionante. Solo dos horas y media para cubrir la distancia que separa a las dos capitales, con un Buquebús que navega a 58 nudos de velocidad, es decir 108 km/h. Vale la pena sacar primera especial, es un poco más caro que la clase económica pero el servicio es de lujo, incluidos vinos espumosos. Pagar la comida aparte cuesta 19 USD pero igualmente, excelente cocina. El billete está a 5.000 pesos uruguayos, o 140 USD. El barco se llama Francisco, catalogado como el más rápido en funcionamiento. El Wifi en clase primera es continuo mientras dura la travesía y en clase económica solo te regalan 15 minutos. --------Diciembre 2019

Buenas tengáis. Estoy en Buenos Aires y la verdad es que un poco abandonado a la suerte que me haga correr la naviera Grimaldi. Cancelaron el viaje que debía haber zarpado en la primera quincena de diciembre y lo postergaron al día 22. Esto sí que fue la Lotería Nacional. Esto lo pude saber porque me encargué de llamarles para asegurarme. Una semana más tarde, vuelvo a llamar y me dicen que desgraciadamente había habido un nuevo cambio y que ahora la nueva fecha es la del 28 de diciembre, que por cierto es el día de los Santos Inocentes... ¿Es posible que hubiese algún cambio más? Pues sí. Esta vez de su motu proprio, me escriben un WA para dejarlo en el 29...y una hora más tarde, otro WhatsApp, para situarlo en el 28, otra

vez. Este último vino acompañado de una nota aclaratoria donde me decían que debido al "aumento del crudo" el flete se encarecía en 450 USD, sin posibilidad alguna de negociar. Ya habréis imaginado que esos cambios implican penalizaciones en las reservas de viajes y de alojamientos.

No sé si es que me ha tocado la reserva imposible, pero yo por mi parte no os recomendaría a esta compañía. Como mínimo, protegerse al sacar billetes y hacerlo con una tarifa flexible. Lo peor es que no descarto nada para ese día que se presta a cualquier broma. Ahora estoy siguiendo la posición del barco por el satélite y esperemos que no haya más cambios. Desgraciadamente, esto va a peor. Revisando mis correos, echo un vistazo por el correo no deseado y me encuentro con uno de la señorita Lucía del río, que resulta ser una oficial de la KMA Grimaldi, comunicando que el barco vuelve a cambiar de fechas, y ahora sale el día 1 de enero de 2020. ¡¡ Otro cambio más!! Hay que estar allí el día 27 de diciembre, no antes, porque de lo contrario habría que pagar 60 USD por día de anticipación. Ya me quedan pocas palabras para describir la barbarie, la informalidad que maneja esta naviera.

A pesar de tener mi WhatsApp, me mandan un correo electrónico desde una dirección desconocida que lógicamente entra en el correo no deseado con el riesgo cierto de no haberlo podido leer y consiguientemente, llevarnos a más desatinos.

Esperemos que dentro de unos pocos de días más adelante pueda comunicar mejores noticias. No quisiera dejar de decir la satisfacción de haber estado varios días en Buenos Aires, la urbe que más me gusta de Latinoamérica, no hablo de ciudades medianas. Ha favorecido la última devaluación porque guste o no, duros a cuatro pesetas, favorecen el gastar mejor. He visto shows de tango, obras de teatro, cine, museos, he disfrutado de las grandes avenidas, parques, restaurantes y en general me he sentido muy a gusto. Me gusta Buenos Aires. Lo que decía en el anterior relato de ir a Rio de Janeiro, corre el riesgo de no poderlo cumplir, aunque a poco que pueda, iré.

Buenas tengamos. Ya se acabó el viaje pero aprovecho unas semanas más tarde de haberlo terminado para daros las últimas impresiones. Afortunadamente, y a pesar de los continuos cambios de fecha de salida...y de llegada, pude visitar Rio de Janeiro. Fui con el Buquebus desde Buenos Aires hasta Montevideo el día 29 de diciembre y el 30 de diciembre di los pasos para embarcarlo. Mas de lo mismo en esta historia. Había que embarcar el día 30 y cuando estuvieron resueltos todos los trámites había que dejar la AC en un parking del puerto que, miren por donde, estaba cerrado porque los empelaos estaban almorzando. Dilema porque tenía que dejar el vehículo en la calle y fiarme de ellos en que lo iban a aparcar dentro cuando regresaran los empleados del estacionamiento para no arriesgarme a perder los aviones a Porto Alegre, Sao Paulo y río, así como las reservas para dormir en Rio de Janeiro y eso en el Reveillón de Fin de Año es tarea casi imposible durante toda la semana y eso que los precios son desorbitados por la fiesta y porque además allí es verano y temporada alta. De haberme quedado en Montevideo, con la premura del tiempo no habría podido utilizar esos vuelos y habría perdido casi todo el dinero de las reservas. Me habían asegurado que en cuanto el vehículo estuviese dentro del barco, me iban a remitir las fotos. Nunca las enviaron.

Lo más positivo que puedo contar de estas peripecias es que ante la inminencia de la salida del vuelo, Marcel de KMA, se ofreció a llevarme al aeropuerto y pude tomar el primer vuelo cuando estaban cerrándolo. Este detallazo de Marcel-KMA seguramente apesadumbrado por las tropelías de la unión de Grimadi-KMA es lo único que puedo realzar de estas dos firmas. No hay

derecho a un comportamiento tan tercermundista y tan poco serio. Aún ocurrió una última incidencia con los de Grimaldi ya que los agentes de Grimaldi me dijeron que la travesía duraría un mes y finalmente solo fueron 24 días. Nuevas cancelaciones de vuelos a Amberes y el de Barcelona a Málaga. Sin paliativos: un auténtico desastre.

Aunque creo que ya lo había mencionado en otro relato, recomendar, por si alguien quiere hacer un viaje similar, es muchísimo mejor comenzarlo por América del Sur por el problema que surgen allí con las fechas y volver a Europa desde Estados Unidos o Canadá, muchísimo más fiables.

El Reveillón estuvo muy bien con unos inolvidables fuegos artificiales en la playa de Copacabana. Los 9 días restantes los pasé visitando el resto de playas de la zona como Ipanema, Leblon, Barra de Tijuca y los conocidísimos y mejores puntos de referencias de la ciudad, como Botafogo, Corcovado y su Cristo Redentor, Pan de Azúcar, la favela de Rocinha que evidentemente es otro río y la cercana ciudad de Niteroi y finalmente para Buenos Aires a tomar el vuelo para España. No sería oportuno acabar este viaje sin hacer un resumen positiva. Han sido 3 años menos 5 días, 80.000 km recorridos, y considerando a efectos de viaje a Alaska como otro país por su extensión y lejanía, han sido 20 países de los cuales Belice y Venezuela fueron en avión. De los 3 años, debería descontar unos 3 o 4 meses por interrupciones inesperadas.

Aparte del alternador quemado en Barranquilla por una imprudencia en un lavadero, solo he tenido que cambiar más allá de los diversos filtros, pastillas de freno y limpiaparabrisas, los amortiguadores delanteros que fueron substituidos en Bélgica por el" módico" precio de 1.203 €. El faro que debí cambiar y el parabrisas, no es achacable a Hymer sino a los camiones en las rutas sin asfaltar de Canadá.

Me he sentido anímicamente muy bien en todo e Iviaje y quizás noté un pequeño bajón desde que llegué a Ushuaia porque aunque evité y conseguí no repetir ningún tramo, la subida hacia Montevideo se me hizo un poco larga, a excepción de la parte andina argentina, las cataratas de Iguazú y los playones brasileños.

De Hymer, en lo negativo, solo tengo que reseñar la debilidad de las persianas y los mosquiteros, algo inconcebible en una AC que nueva cuesta 90.000 €.

Fiat tiene una presencia testimonial o sea que casi ninguna ayuda puede prestar. Si se trata de automóviles, sobre todo el 500, ahí sí que la presencia es importante. Los consumibles hay que llevarlos todos desde España para evitar malos ratos.

En Málaga, pasé la ITV y absolutamente todo estaba en orden.

Un abrazo para todos aquellos que han seguido el hilo y para los que no, los datos siempre van a estar ahí y alguno positivo sí que podrían obtener. Mis mejores saludos para todos. Diego Conde