

Aventuras

El día va clareando y se ve asomar, tras las dunas, un sol grande y rojo que no nos deja olvidar que nos encontramos en el desierto de Sahara. A esta hora tan particular todo se tiñe de colores irreales; a lo lejos, río arriba, se ven las primeras velas de los "ayassas" teñidas momentáneamente de un tinte rosa tierra. En la costa, palmeras y una exuberante vegetación verde oscuro contrastan con las gigantescas montañas de arena como fondo. El fresco de la noche todavía perdura mientras la poca bruma en esta parte del río va desapareciendo rápidamente. Febo va cambiando de color y

mientras se produce la vertiginosa ascensión para ocupar su lugar en el cenit, durante lo que van a parecer demasiadas y muy largas horas, mis compañeros de viaje se van despertando y mientras salen de sus bolsas de dormir se preparan para otro día de navegación a vela por el Nilo en nuestras singladuras de Asuán a Esna, en una típica nave a vela egipcia conocida como "felucas" o falucho. Es el momento preferido para ordenar mis pensamientos sobre los últimos acontecimientos, que son muchos y tan distintos de los que estaba acostumbrado en mis cruceros, ya sea por el Atlántico, el Mediterráneo o nuestro querido río de la Plata, que a veces todo parece un sueño.

Crucero por el Nilo

Revista "Barcos". Año 1987



Acercándonos a Egipto

Nuestro viaje comenzó a bordo del "Cartagena" con el cual cruzamos el Atlántico. Un día cansado de ver tanta agua, le comento a Marcelo Gismondi, compañero de guardia en ese momento, mi decisión de tomar unas vacaciones e ir al desierto de Shara. También pesaron motivos de índole antropológica, ya que en la Universidad más de una vez estudié la historia del Antiguo Egipto y poco tiempo atrás descubrí que en el Nilo había barcos con vela latina que se utiliza-

ban para el transporte de piedras, ganado y personas. A Marcelo le gustó la idea.

Una vez desembarcados en España intentamos llegar a Egipto por el Norte de Africa, pero tan sólo llegados a Marruecos debimos desistir de nuestro intento, ya que tribus árabes marroquíes estaban en guerra contra argelinos. Además nos enteramos de que había problemas en la frontera con Túnez y que de Libia estaban echando a los egipcios, con una probable represalia por parte del go-

bierno. Debemos recordar que el Norte de Africa fue invadido ya hace muchos siglos por el pueblo árabe, que teniendo en común su religión islámica siguen divididos en tribus siendo muy belicosos, ya que siempre están peleando por sus territorios dentro de su propio país, como pasa con los beréberes en Marruecos o los Nubios en Egipto.

De esta forma, con la amenaza de los misiles atómicos pero sin dagas ni balas perdidas, recorrimos toda la costa de Europa hasta

Atenas, donde desde el puerto de Pireo, un buque, el "Espresso Egitto", nos llevó a Alejandría.

Sólo por el espectáculo que brindan estos dos puertos bien vale la pena hacer el viaje. Ver Atenas desde el mar al anochecer, con la acrópolis iluminada y cientos de buques mercantes fondeados y arbolados entre sí como si fueran islas de acero en espera de un viaje bajo el pabellón de la compañía armadora, contrasta con Alejandría, sus grandes playas con palmeras y las torres de las mez-

quitas, cantidad enorme de buques del mundo árabe, con banderas difíciles de identificar, estibadores con turbantes y túnicas, ovejas y cabras conducidas por doquier, el bullicio de la gente, las bocinas de los autos y la burocracia del gobierno que nos hace pasar siete controles aduaneros donde nadie revisó nuestro equipaje; únicamente se fijaban si en las declaraciones juradas que llevábamos en blanco figuraba la firma del vista anterior. Yo estaba preocupado por las cuatro cámaras fotográficas y el contenido de mi mochila (bautizada "Campari Container" en Egipto) ya que en cuanto me enteré de la prohibición de alcohol que rige en el Islam decidí llevar provisión para un mes.

Nos habían avisado que en Egipto existen varios tipos de cambio, y luego del visado que debimos pagar en dólares nos obligaron a cambiar al dólar turístico (1 Dólar = 1,25 libra egipcia a razón de 150 dólares por persona). El dólar oficial está a 85 piastras y el negro a 155 piastras; esto ya nos resultó más familiar, no como en Europa donde existe un cambio único.

Salimos del puerto con nuestras mochilas a cuestas dispuestos a hacer a pie la distancia que nos separaba con el ferrocarril y de paso recorrer la ciudad. Después de caminar un centenar de metros bajo el sol tomamos un taxi, previo regateo, que nos llevó al Cairo por 32 libras egipcias. Recomiendo a los que viajen a Egipto tratar siempre el precio con anterioridad, ya que para los turistas no se usa el reloj en los taxis y los precios que piden son por lo general el doble de lo que se considera lógico para turismo, y cuatro a cinco veces superior a lo que marcaría el reloj. Si uno no muestra interés los precios pueden bajar de 30 L.E. a 3 L.E. en pocos minutos (como ocurre con los souvenirs" o las antigüedades). Conducir un vehículo puede llegar a ser una tarea riesgosa. Creo que no existe una sola regla de tránsito, solamente ahora están tratando de hacer obedecer las luces de los semáforos. Los automovilistas van tocando constantemente la bocina, empujando a la gente que camina por las calles, como si fueran rebaños de ovejas, los cuales no faltan, ya que en plena ciudad se pueden observar en los balcones y azoteas de los edificios, cabras y ovejas para ser consumidas un día u otro. Todo esto sumado al calor, la arena del desierto y la suciedad, hace que uno quiera irse lo antes posible, salvo que esté alojado en uno de los hoteles Sheraton, Hilton o Dan que abundan en El Cairo, en violento contraste con la forma de vida de la población local.

Habíamos decidido, sin mucho fundamento, llegar hasta Asuán y desde allí río abajo hasta Luxor, pensando que era lo mejor debido a la corriente, pero no sabíamos que por lo general hay buen viento y se puede subir el Nilo con viento en popa a buena velocidad.

De esta forma fuimos a la terminal del ferrocarril del Cairo para cubrir los 900 kilómetros que nos separaban de Asuán, sabiendo tan sólo que existía un tren turístico muy bueno, pero que se debía



1) Abu Simbel. Navegando uno se encuentra con ruinas del antiguo Egipto. Jamás imagine poder hacer arqueología mientras navegaba a vela por el Alto Egipto.

efectuar las reservas con mucha antelación. En las boleterías consultamos por pasajes en primera o segunda clase, y solo había lugar para dentro de una semana. Quise comprar boletos en tercera pero con un "not good for you" se negaron a vendérmelos. Voy a otras ventanillas y sucede lo mismo. Ya bastante desconcertado, me preguntaba cómo hace la gente para viajar. Trato de averiguar por los "buses" y, además de que nadie tiene ni idea de dónde parten o simplemente si existen todos me aseguran que es peligroso. Paso por la oficina de la Policía de Turismo y me explican que en realidad hay un tren cada hora. Algunos cuentan con comodidad de primera clase y aire acondicionado, y me aconsejaron que si no tenemos pasaje no importa; que subamos, hablemos con el guarda, y dada nuestra condición de turistas en algún lugar nos acomodarían pero que no era conveniente viajar en tercera clase.

A las 20.30 teníamos un tren con primera clase. Nos dirigimos al andén con bastante anticipación y, azorados, pudimos ver cómo partía con destino a Asuán el tren turístico vacío, sin que nadie nos hubiera mencionado ni siquiera el horario.

Ya en el vagón de primera clase, con un excelente aire acondicionado, hablamos con el guarda, nos cobra el pasaje (20 por ciento más caro con respecto al precio en ventanilla) y nos dice que ocupemos los asientos libres, hasta tanto lleguen las personas que los tienen reservados. Tal vez quede alguno libre y de no ser así tenemos que viajar de pie. También existe la posibilidad de dormir en el piso.

Eso nos obliga a desplazarnos hacia la segunda clase; en estos vagones que alguna vez tuvieron aire acondicionado ahora están cerrados herméticamente el calor es impresionante y el caos que allí reina nos hace pensar en la tercera clase pero no pudimos llegar de-

bido a la multitud de árabes que con sus pertenencias —desde simples bolsos a animales vivos— abarrotaban los pasillos. Me asomo por una puerta, pero al ver la cantidad de gente que viaja en los techos sumado a la advertencia de un egipcio acerca de la peligrosidad de viajar en esos coches, nos hace desistir y volvemos al vagón de primera para ocupar un sitio en el pasillo.

Pregunto la hora de llegada y esto suscita muchos comentarios. El guarda da como seguro entre las 15 y las 17; otro hace cálculos mentales y opina que ello ocurrirá a las 13. Alguien comenta que en un viaje anterior llegó a las 10. Por lo visto, depende del tiempo de parada en las estaciones y del atraso de los otros trenes para hacer los cambios de vías, en definitiva, llegamos a las 19. Realmente fue un viaje inolvidable.

Con respecto a los coches, puedo decir que son muy modernos, alfombrados y con aire acondicionado. Hay mucha gente de pie y debemos compartir el corredor entre dos hileras de asientos. La suciedad es tremenda: todo el mundo va comiendo semillas, follaje, etcétera; gran parte de esto va a parar al suelo y, cada tanto, pasa un árabe que con una escoba de hoja de palmera va juntando todo y colocándolo debajo de la alfombra; también se ven pasar ratas, que cuentan con abundante comida.

Durante la noche el frío del desierto, sumado a la fuerte refrigeración, convierte en imposible el dormir y nos obliga a buscar todo cuanto nos podía servir para cubrirnos.

En contrapartida, descubro, a todo esto, entre el pasaje, gente muy amable; cada tanto nos ceden el asiento para poder descansar un rato y con mucha curiosidad nos preguntan sobre la Argentina, y dónde queda ese lejano país. Todos conocen los nombres de Kempes, Tarantini, Fillol y sobre todo Maradona. Nos compadecen por la guerra perdida contra Gran Bretaña, y auguran que en un futuro cercano podremos salir de la miseria (están convencidos de que nosotros estamos peor que ellos).

El paisaje es tan diferente que hasta parece hermoso; se puede

ver una vegetación exuberante en una franja de 2 a 295 kilómetros de cada margen del río. Más allá el desierto. Los poblados están emplazados sobre la arena, para no restar superficie cultivable, con una construcción muy precaria del material más barato obtenible. Paralelamente a las vías del tren está la carretera, que cruza todo Egipto uniendo los centros poblados. Recordemos que casi la totalidad de la población (48 millones) habita a orillas del Nilo y su vida se desarrolla en una total dependencia de éste.

Asuán

Una vez arribados a Asuán y después de buscar un hotel con aire acondicionado (los hoteles son muy económicos, a razón de 6 dólares la habitación doble con baño) y tratando de acostumbrarnos al calor seco del desierto —es como estar dentro de un gigantesco horno— recorremos este pacífico poblado, que gracias a la represa le ha dado gran importancia convirtiéndose en ciudad. Los habitantes no nos dejan de dar la bienvenida y los chicos se nos acercan diciendo "Bakshish" (propina) por todas partes se ven pasar turistas de diferentes nacionalidades, que van comentando sus excursiones mientras regatean con alguno de los vendedores que pululan por el mercado o en las distintas tiendas esparcidas por toda la ciudad.

Hasta hace poco tiempo atrás se veían por las calles tan sólo algunos arqueólogos y turistas importantes, los cuales elegían el invierno para pasar una temporada en las fabulosas mansiones de la isla Elefantina como por ejemplo el Aga Khan.

Luego, con la construcción de la gran represa, comenzaron a llegar ingenieros, técnicos y asentarse muchas industrias; con ellos arribaron cada vez más turistas para ver los majestuosos templos de Abu Simbel construidos por Ramsés II hacia 1250 A.C., dedicados a Amón y salvados de quedar bajo las aguas del lago Nasser al construirse la represa por científicos noruegos y el apoyo económico de la UNESCO, al trasladarles bloque por bloque a tierras más altas.

Con la represa quedó bajo agua gran parte de Nubia, debiendo el gobierno trasladar a todo un pueblo, asignándole nuevos territorios.

Esta represa tiene un ancho de 3 km y 100 m de altura, provee de energía a todo el país y regula los desbordes del río, pero por otra parte las tierras ya no se fertilizan más en forma natural con el limo, y los cálculos demostraron que de romperse arrasaría con todo el país llevándolo hasta el Mediterráneo.

Viajar por los alrededores de Asuán es una experiencia inolvidable. Hasta la frontera con Sudán nos separan solamente 100 kilómetros de desierto y en ese trayecto se pueden observar caravanas de camellos, campamentos nómades, y espejismos tan reales que pudimos observar cómo muchos turistas confundían el lago Nasser con otro espejismo. En el lago se pueden encontrar los famosos co-

codrillo que tiempo atrás infectaron las aguas de todo el Nilo y que ahora, debido a la represa, ya no pueden ir río abajo, aunque todavía es posible ver alguno.

A esta altura del viaje ya formábamos un grupo; en España se nos unió Gabriela (mejicana), en Grecia Eduardo (español) y en Egipto Martinne y Bernard (franceses) todos ellos impulsados por el mismo deseo, visitar Egipto, pero como todo el mundo recomienda, no es un país para recorrerlo solo.

Preparativos para el viaje

En Asuan conseguimos una "felucca" o Falucho de vela latina y casco de chapa, cuyo capitán Ahmed promete llevarnos hasta Esna por 115 L.E. más la comida que debemos pagarla nosotros.

Ahmed al ser nubio me inspira más confianza que otros capitanes. El pueblo nubio aunque tenga un dialecto árabe como idioma es de raza negra y no tiene nada que ver con el árabe salvo en lo que concierne a religión. Lo acompañamos a hacer el rol y pasar la inspección de la "Marina"; los inspectores se limitan a cobrarnos 18 L.E. como impuesto y a reirse de las fotos de nuestros pasaportes.

Nunca me olvidaré de esa escena, donde cinco militares, sentados detrás de unas mesas que hasta hacia pocos instantes les había servido para jugar y apostar, abrían uno por uno los pasaportes y dirigiéndonos la vista por turno nos señalaban y soltaban fuertes carcajadas, mientras a nuestras espaldas unos soldados con armas en mano nos vigilaban y festejaban las ocurrencias de sus jefes.

Una vez obtenido el permiso de embarque y luego de hacer el despacho nos dirigimos al mercado para hacer las compras. Nuestro árabe básico era demasiado básico, así es que le pedimos a Ahmed que nos haga de intérprete y guía, en definitiva, que compre él, mientras nosotros lo acompañábamos para pagar y cargar con los bultos. Lo principal era comprar el agua mineral ya sea para beber o cocinar; nos aconsejaron no tomar el agua de las canillas y es muy peligroso ingerir la del Nilo. Hay muy buenas marcas francesas de agua mineral por 50 piastras aproximadamente. Un viejo dicho proclama que viajero que toma agua del Nilo, algún día retornará a Egipto, pero si quiere tener alguna posibilidad de hacerlo es preferible que evite dicha tentación. Hay epidemias de cólera, aunque el gobierno las llama "enfermedades de verano".

La "Bilharzia" transmitida por pequeñas lombrices del Nilo no es tan frecuente pero si la ameba. Es necesario vacunarse contra el tífus, tétano, difteria, hepatitis y cólera como también ingerir tabletas contra la malaria. Pero sobre todo no hay que beber ni bañarse (a pesar del calor) en las aguas del Nilo, aunque lo hagan los nativos, que ya están inmunizados.

Nuestro cálculo de 3,5 litros por persona y por día resultó demasiado justo; debemos recordar que se toma mucha cantidad de líquido (más de dos litros). La comida a base de verduras hervidas y guisos y la costumbre de tomar té

varias veces al día más la higiene personal, hizo que el cálculo fuese demasiado exacto, terminando nuestro viaje sin una gota de agua. Los viveres consistieron en verduras varias (tomates, papas, cebollas, chauchas, pepinos, berenjenas y sandías) especias, té y seis piezas de pan árabe por día y por persona; en realidad la alimentación básica es el pan, con el que hay que tener cuidado ya que no es raro encontrar en su masa pequeñas piedritas, pues las condiciones de higiene durante el proceso de elaboración son muy precarias.

Ahmed nos dice que con esto es suficiente, ya que vamos a conseguir pescado por el camino. A las 23 terminamos las compras y con nuestro capitán al frente de la columna trasladamos todo hasta el barco, haciendo las veces de portadores blancos con los canastos sobre las cabezas, ante la sorpresa de los egipcios, que nos miraban y se reían.

El viaje

Partimos de Asuán río abajo rumbo a Esna, localidad vecina a Luxor. Ahmed tiene un ayudante llamado Abrham, también nubio, que se encargará de realizar todas aquellas tareas que nuestro capitán no tenga ganas de hacer. Es así como se lo puede ver preparando la comida, remando en las calmas, al timón, o subido a la punta de la entena adujando la vela.

Nuestra primera parada se produce a los pocos minutos de iniciado el viaje, en la orilla opuesta donde se encuentra la aldea Nubia. Ahmed va a entregarle algo de dinero a su esposa, regresando al rato con uno de sus hijos, que nos acompañará en la travesía. Hama da tiene 6 años y el padre se propuso enseñarle el oficio de patrón de "felucca"; es así como le tocará hacer el té y encargarse de todos los menesteres que nadie quiere hacer a bordo de un barco, como ser pelar cebollas y papas, ya que según Ahmed "un buen marino debe saber cocinar" y es así como a su vez su padre lo inició en el arte de navegar hasta que a los 32 años heredó su barco. Se siente feliz porque es "propietario de la embarcación y no un simple jornalero a quien la paga alcanza sólo para un poco de hashish "al final de la travesía". Me comenta en un inglés-árabe que los tiempos han cambiado mucho y él sólo puede tener una mujer, ya que no puede mantener a más.

2) Velas latinas con entenas de más de treinta metros se recortan contra las verdes márgenes del Nilo.

3) Un alto bajo una palmera para visitar una aldea y obtener viveres.

4) El problema de los viveres se solucionaba en las pequeñas aldeas. Este grupo de mujeres de negro (casadas) representaban algo cotidiano. Al decidir tomar esta foto no pensé que, con las varas que fustigan a los burros, me iban a dar una paliza que sólo pudo interrumpir nuestro guía Ahmed.



5



6

Desde la construcción de la represa de Asuán han desaparecido prácticamente los peligros del río, ya sea la creciente anual o los temibles cocodrilos. Ahora queda tan sólo el peligro de los remolcadores y los barcos de turistas que al ser más fuertes obligan a las "faluccas" a cambiar de rumbo, poniéndolas a veces en situaciones muy delicadas.

La peor parte la llevan sus hermanas mayores las "ayassas" que al ser de carga van más pesadas y son menos respetadas por no llevar pasajeros "blancos" y cada tanto durante las noches alguna es embestida por las chatas o los remolcadores. La carga que lleva es de productos no perecederos, como ser piedras, ladrillos y cal, sus viajes suelen ser lentos, dependiendo del viento; el trayecto de El Cairo a Luxor les demanda alrededor de siete días contra tres de las chatas a motor.

El día va transcurriendo, mientras todos nos dedicamos a observar la vida que se desarrolla en las márgenes del Nilo. En el valle se ven plantaciones de arroz, habas, maíz, algodón, alternadas con palmeras, cocoteros, dátiles y bananeros irrigados con cuanto método uno pueda imaginarse. A lo lejos las altas dunas del desierto se recortan en un cielo azul sin el menor atisbo de nubosidad. Cada tanto pasa algún egipcio montado en su camello, mientras decenas de niños con sus túnicas se acercan hasta la orilla para saludarnos. Se ven mujeres lavando la ropa, otras llevando cántaros de agua para beber y cocinar, mientras algunas se bañan y otras refrescan a los animales.

A las 17,30 ya anochece y es la hora en que cenamos un extraño guiso de papas acompañado con pan. Cubiertos no se usa, así es que comemos con las manos, mientras ellos esperan en un costado que terminemos para luego cenar. Tenemos cuidado en dejarles un poco de comida y luego Hamada prepara un té.

En cuanto al tema de los cubiertos no nos impresionó mucho debido a que ya nos había sucedido que en algunos restaurantes no los ponen y debemos comer con las manos, previa disculpa del dueño, que nos decía que ese lugar es humilde, y no está preparado para blancos.

Por la noche, luego de arriar continuamos navegando, dejándonos llevar por la corriente. Junto con la noche, llegan los mosquitos, y el frío, pero por suerte contábamos con repelente y bolsas de dormir.

El amanecer nos sorprende muy cerca ya de Kom-Ombo, pero debido a la calma chicha reinante tuvimos que remar hasta llegar a las ruinas de los templos de Sobek y Horus. Erigidos en honor de Sobek el cocodrilo y Horus el halcón con el disco solar, fueron construidos simultáneamente para no ofender a los dioses. Todavía se pueden encontrar cocodrilos em-

balsamados; es interesante ver el Nilómetro, con el cual medían la altura del Nilo y lo comunicaban al faraón. Si el río crecía mucho, al año siguiente los impuestos serían más elevados ya que las aguas en su desborde fertilizaban más cantidad de tierras.

Continuamos viaje y como el viento de proa que se levantó casi no nos dejaba avanzar, Ahmed pide remolque a una chata que nos pasa y nos lleva abarloados durante dos horas. Después de discutir un buen rato le explico que nosotros estábamos interesados en navegar a vela y no escuchar un motor, por lo que continuamos a vela. Poco tiempo después Ahmed decide hacer una escala en una isla con playas de arena, la que según él es un buen lugar para bañarse, debido a que en esa zona el agua no está contaminada, aunque en ella podemos encontrar gran cantidad de lombrices y demás elementos extraños, aprovechamos para enjabonarnos y refrescarnos un poco, a la vez que nos preparan un guiso de chauchas, papas y tomates. Mientras nos bañamos se va acercando gente del lugar y al poco tiempo ya se sienten más confiados; se arriman para vernos, nos tocan el pelo y se ríen, y de repente sienten todos corriendo para volver en seguida con frutas que nos regalan. Lamentablemente es poco lo que podemos entenderles, pero si nos damos cuenta de que son muy amables, aunque a veces un poco molestos. Continuamos bordejeando río abajo pasando por varias aldeas. Nos alcanzan otras dos faluccas y como ocurre en todo el mundo, cuando varias embarcaciones navegan con el mismo rumbo, se organiza espontáneamente una pequeña regata, sin premios ni copas, tan sólo por el placer de navegar.

En Edfú visitamos el templo faraónico dedicado a Horus. Hace algunos años en una calle del pueblo se encontró un dintel; excavando, descubrieron que no estaba suelto sino que debajo de él había columnas. Es así como se dieron cuenta de que gran parte del poblado estaba asentado sobre lo que fue un templo. Una vez desalojadas y derribadas las viviendas, volvió a ver la luz del día el más grande y mejor preservado de los templos faraónicos.

Antes del anochecer nos alejamos un poco de la población para pasar la noche tranquilos. La cena de berenjenas, tomates y papas no está mal, y luego de charlas y cumplir el rito del repelente nos introducimos en los sacos de dormir.

Hoy le comento a Ahmed la posibilidad de continuar río abajo, pero me contesta que solamente puede llegar hasta Quena porque de ahí en adelante no es lugar seguro para un nubio, ya que los árabes no simpatizan con ellos y tiene miedo de que lo maten. Hablamos sobre la costumbre de las mujeres que usan túnicas negras a pesar del sol y el calor, y me explica que es deber de toda mujer llevarlas cuando se casa. Sólo las solteras (hasta 13 ó 14 años) usan túnicas de colores chillones. "Black people like black tissue. Is good. Alha

5) Pescadores del Nilo.

6) Carlos P. Vairo. Proa de la "faluca" navegando el Nilo. Al fondo las arenas del Sahara.

like black colour''.

Nuestro tercer día de navegación comienza, como de costumbre, al amanecer y sin viento. Soltamos amarra y la corriente se encarga de hacernos navegar; no somos los únicos en navegar de esta forma. Vemos como una "ayassa" de unos 20 m de eslora y dos palos, cargada con piedras, avanza a bastante velocidad por el medio del río. Hacia las 8 se levanta buen tiempo y comenzamos a tirar bordes; como el viento es fuerte vamos adrizando. Aunque el río es bastante ancho —hay partes donde tiene más de 1.000 metros—, nos tratamos de mantener en la zona de mayor corriente.

Vemos unos pescadores con sus botes y nos acercamos para comprar pescado, tarea que comienza con un saludo, luego el consabido regateo donde nos muestran las piezas, exaltan la calidad de cada especie (para mí todas son iguales), se hacen los enfadados cuando bajo mucho el precio, hasta que todo termina cuando cerramos el trato con un apretón de manos y una sonrisa florece inmediatamente en sus rostros; se ponen a jugar como niños con cuanto cosa tienen a mano, mientras nos siguen mirando fijamente y sonrientes vaya a saber por qué.

Con cierto temor reviso que es lo que pusieron en el balde que les pasé, pero todo estaba normal; solamente había pescado. Lo interpele a Ahmed y como toda respuesta me dice "Fish is good".

Doy la orden de seguir mientras observo que se ponen nuevamen-

te a pescar. Colocan redes y luego baten el agua con palos para espantar a los peces. Siempre sonriendo nos saludan, y uno de ellos por hacer tantas monigoteadas cae al agua, haciendo que sus compañeros rompan a reírse con sonoras carcajadas (¿estaría el gobierno haciendo pruebas de gases hilarantes o son los efectos de beber agua del Nilo?).

¿Qué fue del primitivo pueblo egipcio? ¿Fue aniquilado totalmente por estas tribus árabes? Las antiguas construcciones en piedra casi perfectas, se contraponen a un "estilo" actual de paredes inclinadas, puertas torcidas, y ventanas en falsa escuadra, como si todo estuviese por desmoronarse. Algunos afirman que fueron obras dirigidas o realizadas por extraterrestres; yo diría que por un pueblo organizado y con cierta cultura, aniquilado en sucesivas invasiones. Los actuales habitantes árabes, llamados egipcios, nada tienen que ver con los "antiguos egipcios" forjadores de una de las más importantes civilizaciones del mundo.

Ahmed se encarga de la cocina y nos prepara un guiso picante de pescado mientras nosotros caminamos por los alrededores seguidos de un grupo de chicos que nos miran, a veces nos tocan y se ríen constantemente. Los asusto y se mantienen a cierta distancia pero siempre intentando acercarse a las chicas del grupo para tocarlas. Son peor que las moscas.

Decido hacer un corto paseo y me alejo del barco disfrutando de todo lo que encuentro a mi alrede-

dor. La variedad de lagartijas de distintos tamaños y colores es increíble; observo pájaros para mí desconocidos; las hormigas son enormes, tanto que parecen arañas y hasta me topo con un cocodrilo. El susto que me llevo es tan grande que también él se asusta y se mete en el agua; yo vuelvo rápidamente al barco del cual decido no volver a bajar. Menos mal que me habían asegurado que no existía más el peligro de los cocodrilos y comento el hecho con el resto del grupo, pero como no me creen no insisto; al rato se oyen los gritos de "¡cocodrilo!" y veo como salen todos corriendo para refugiarse a bordo.

El agua del río que en Asuán era de un color verde casi como el mar, a medida que bajamos se va oscureciendo y en ella podemos ver cómo pasan flotando desperdicios de toda índole y animales muertos. Nos quedamos anonadados cuando vemos el cadáver de un viejo árabe todavía con su turbante girando por la corriente; a poca distancia hay gente bañándose, otras calmando su sed.

Llegamos a Esna poco después del anochecer, y con música nubia en la proa se arma un baile en el cual todos participan. Ahmed al timón no puede ver la maniobra y viene a proa para amarrar y en seguida se suma a la fiesta. Abraham sube del palo para adujar la vela y se desprende de la escala un escalón que le pega a Eduardo en la cabeza; desde arriba grita por encima de la música "No problem" y se ríe. Nos amarramos a una ayassa que estaba siendo reparada, en

lo que descubro, para mi sorpresa, un astillero de falucca y ayassas. Había una docena de embarcaciones de variados tamaños, en diferentes etapas de construcción, otras tan sólo para reparar y nos dio pena una de gran porte hecha en madera que estaba siendo desguasada; con mucho cuidado retiraban los clavos para ser vendidos, como así las partes de madera, que podían ser utilizadas; las otras serán transformadas nuevamente en carbón de madera. La gran mayoría eran totalmente de chapa, únicamente había tres de chapa y madera en el interior, y solamente una totalmente de madera.

Al poco tiempo contamos con un nutrido público que, callados, nos observan desde distintos lugares. Cuando se acercan demasiado o se suben al barco los invitamos a alejarse. Y nos quedamos vigilándolos. Ahmed advierte que tengamos cuidado y seamos desconfiados.

Mientras cenamos nos llegan voces y ruidos provenientes de otras faluccas que se van aproximando con la corriente. Cada tanto alguna aparece en la oscuridad, para volver a desaparecer en pocos instantes, río abajo; otras en cambio se abarloan a nosotros para pasar la noche; más allá se oye cómo un par de remos golpean el agua, y comentan algo en árabe. El aroma de distintas comidas nos llega en breve oleadas, como para enterarnos de que en todas ellas se está comiendo antes del descanso.

Hacemos planes para visitar



mañana el templo de Khnum, ir a Esna y luego seguir a Luxor.

Nuevamente Ahmed y Abraham, comienzan a cantar al compás de la música nubia y a moverse al ritmo de la canción; los imitamos y nos ponemos a cantar. La melodía es simple, no conocemos el idioma, pero eso no importa porque es suficiente tener un poco de imaginación. Me aparto y comienzo a hacer planes ya que existe la posibilidad de recorrer el lago Manzala cerca del Port Said en una típica embarcación de pesca, aún desconocida para mi y navegar en una ayassa cerca del Cairo.

Tanto como me sucede en el río de la Plata, no bien termino un crucero ya estoy pensando en el próximo, pero por ahora decido volver a la realidad y dejarme invadir por el ritmo afro árabe en compañía de un buen Campari con limón, aunque sin hielo.

Descripción

Estas embarcaciones, hermanas menores de las ayassas, son utilizadas fundamentalmente para el transporte de pasajeros. En el caso de distancias cortas como cruzar el río o ir a alguna isla, se viaja sentado en un banco que bordea todo el barco. Para trayectos prolongados se les coloca tablones formando una cubierta; debajo de ésta van los bultos y mercaderías, mientras que arriba está el espacio destinado a los viajeros, que deberán desplazarse en cuclillas y permanecer sentados o acostados bajo una toldilla que protege del sol. Sobre los

tablones y para viajar un poco más cómodos, el capitán coloca esterres y mantas de llamativos colores.

El casco es por lo general de chapa con fondo plano, teniendo una eslora de 10 m. una manga de 2.60 m. y un metro de puntal, orza, palo macizo de 6 m aproximadamente, sujetado por 4 obenques por banda y estay proel, la entena es de unos 16 m y la botavara de 10 m; la vela queda siempre establecida de la misma banda, o sea que hay bordes en los cuales el paño hace presión contra el palo. Al totalón de 1,5 m llega el aparejo de amura de la entena y la botavara. Este aparejo presenta la particularidad de tener una entena mucho mayor y más lanzada que en las velas, las tinas comunes. En los vientos de proa la parte de adelante de la vela se comporta como un foque cuando la amura es cazada con viento en popa; al filar amura y escota la entena se cruza, quedando como una verga.

Dada la naturaleza del lugar y la dificultad de tomar rizos con este aparejo, la solución se encontró eliminando toda la maniobra. Para arriar se fila la escota y se amantilla la botavara hasta que toca la entena. Inmediatamente dos hombres trepan al palo y adujan la vela quedando la botavara sujeta a la entena. Al puño de pena llega una driza que permite, al filarla en la arriada, recoger parte del paño ya que éste cae por la entena, al cual está sujeto por argollas de alambre, que por lo general se traban, obligando a alguno de los tripulantes a subir a la entena, para

desengancharlas adujando al mismo tiempo la vela junto a la botavara.

En proa y popa hay dos pequeñas cubiertas cerradas con mamparas, utilizándose el lugar para guardar los efectos personales de más valor.

Materiales utilizados

Antiguamente el material utilizado era la madera de eucalipto, pino escandinavo o ruso para el puente y el casco. La quilla era hecha preferentemente de acacia. Debido a la escasez local de estos elementos y el alto precio de la importada, la chapa de hierro fue sustituyendo a la madera. La forma del casco varía muy poco aunque la proa termina actualmente más en punta.

Es indudable que las faluccas de chapa de hierro tienen la ventaja de ser prácticamente indestructibles en comparación con sus hermanas de madera, cuya vida útil era de unos 30 años, y además son más fáciles de reparar con un mantenimiento menor.

El estado general de las embarcaciones que se utiliza para carga, cualquiera sea el material de construcción, es deplorable, aun cuando sean barcos de trabajo.

Es raro encontrar algún vestigio de pintura, a veces únicamente en la regala se la puede hallar. Por el contrario las utilizadas para pasajeros están generalmente pintadas de blanco. Las velas de algodón egipcio son constantemente emparchadas; los cabos, unidos varias veces entre sí, a veces tienen partes con cadenas atadas

con alambre. El palo por lo general está empalmado y reforzado en sus partes más débiles con varillas de hierro, al igual que la entena.

La impresión general es que todo lo que se ve a bordo va a romperse al minuto siguiente, aunque termina resistiendo mucho tiempo. El dueño, tanto como los tripulantes, es capaz de reparar, con los materiales más simples y herramientas rudimentarias o hasta primitivas, todos los desperfectos que se van produciendo a bordo.

¿Qué hay que llevar?

Pasaporte con el correspondiente visado sin sellos de Israel.

Dólares.
Vacunas, contra tétano, tífus, cólera, malaria, difteria, y líquido repelente de mosquitos.

Bolsa de dormir liviana, y sombrero; también tendrá la posibilidad de usar turbante sin hacer el ridículo.

Ropa muy liviana, shorts, zapatillas y en temporada de invierno alguna prenda de lana para las noches.

Cargar con el menor peso posible. Hay buenos tejidos de algodón egipcio muy baratos.

Si se desea más información dirigirse al Centro de Navegantes del Cabo de Hornos, Pte. Luis Sáenz Peña 352, 7° piso - 1110 - Buenos Aires o en Asuán directamente al señor Ahmed Ginani Mansur.

Abu Simbel Hobei
o a la orilla del río.

Carlos P. Vairo



