

SAN JUAN DE MANAPIARE 2003

Después de varios años de soñar con este reto, incontables preparativos y la puesta a punto de todos los vehículos por fin salimos el viernes 11 de abril de 2003 rumbo a Cabruta, para cruzar el Río Orinoco y así enfrentarnos a la intrincada selva que conduce a un pequeño pueblo del Estado Amazonas, un pueblo al que todo entusiasta serio del 4x4 venezolano aspira a llegar algún día, pero que muy pocos logran hacer realidad: San Juan de Manapiare. Las selvas y sabanas que es necesario atravesar para lograrlo, hacen que este viaje sea considerado como el mayor de los trofeos para aquellos que logran transitar por sus calles en sus propios vehículos., la entrada a un pequeño "salón de la fama" con muy pocos miembros.

Una vez en Caicara del Orinoco, al otro lado del río, desayunamos, hicimos las últimas compras de machetes y otras herramientas, llenamos todos los tanques de gasolina, y tomamos la ruta hacia Guaniamo, que es la que nos lleva al Hato Las Nieves propiedad de la familia Rotondaro. La vía es asfaltada con uno que otro hueco durante unos 80 kms, después se convierte en una carretera de tierra en muy malas condiciones, la cual en invierno representaría una aventura por sí sola. Esto hace que la travesía hasta el Hato Las Nieves dure unas 3 a 4 horas. Una vez allí, llenamos los tanques hasta el tope con la gasolina de los bidones que traíamos en el vehículo de apoyo, les quitamos los retrovisores, campanas de snorkel, faros auxiliares y cualquier otro accesorio que sobresaliera del vehículo y que seguramente sería arrancado por las ramas, colocamos una malla protectora frente al radiador para poder limpiar con facilidad la inmensa cantidad de hojas y ramas que se acumulan ahí produciendo la subida de temperatura de los motores y arrancamos.



Rodamos bastante por la sabana antes de entrar a la selva, mucho más de lo que me imaginé, unos 65 kms siempre sobre el terraplén que queda de la antigua carretera. Después de unas 2 horas y media de camino, llegamos a "Caño Glu Glu", en otra época, el comienzo de todo. Pero para nosotros, se hizo fácil porque los indios habían construido un puente y a pesar de que su caudal se encontraba bastante crecido y el agua llegaba a

rozar los 3 tronquitos del puente, Cossé y Arcay pasan sin mayores contratiempos, pero en el momento que yo estoy pasando se parte el puente (de los 2 lados) y quedo con la trompa del carro afuera, sobre la tierra y la parte trasera en el agua, me halan con una cincha y seguimos, no hay problema.

Continuamos y descubrimos que todos los puentes están hechos, "Caño Patín", "Caño en V" inclusive el famoso "Puente Largo" y que no tenemos que utilizar las pesadas escaleras que trajimos sobre los carros para ayudarnos a cruzar estos barrancos. Por una parte nos alegra que nos hemos ahorrado al menos 2 o 3 días de trabajo fuerte, pero por otra parte, al menos para mi que soy primerizo en esta ruta, me decepciona un poco el no tener que enfrentarnos a estos legendarios y renombrados obstáculos, como lo han hecho varios amigos y conocidos antes que nosotros y de los cuales se habla en las tertulias más animadas alrededor del fuego de un campamento o una mesa de dominó.

Rápidamente llegamos a Rimöajé, un poblado indígena en medio de la selva, en donde habita una comunidad Piaroa muy organizada, evangélicos, no beben ni fuman, todo está muy limpio en el caserío y la gente es muy amigable. Sale TODO el pueblo a recibirnos y a curiosear. Muy amablemente nos prestaron para pernoctar una churuata que funge como escuela, lo cual fue muy oportuno ya que diluvió toda la noche. Sin embargo nos acostamos contentos, para nosotros, la verdadera aventura comienza mañana.



Emprendemos nuestro camino a las 8:30 am, la pica es muy diferente a la recorrida hasta ahora, es una pica de indio, por la que pueden transitar una o dos personas a pie, la selva es muy cerrada y para cruzarla, vamos tumbando monte con los carros a fin de caber en ella. En menos de 2 minutos llegamos al primer caño. Nos lanzamos por la resbalosa pendiente, un chapuzón en el agua, un fuerte golpe, el impulso hace que la trompa del carro salga hasta el otro lado, pero no logramos subir, es muy inclinado y resbaloso, la subida al otro lado es muy larga, ni siquiera con un buen impulso se logra. Aquí empieza el duro castigo al que serán sometidos nuestros winches por los próximos días.

Continuamos el trayecto por un terraplén en medio de la selva con uno que otro claro de sabana, vienen más caños, muchos más, pierdo la cuenta de cuantos son; algunos se pueden pasar sin ayuda, otros con winche, y otros más hay que trabajarlos un poco con los picos para arreglar un tanto la entrada y la salida,



siempre se requiere de algún trabajo, no hay ningún caño que se pueda cruzar sin esfuerzo.

Recuerdo la primera vez que saqué la motosierra del carro pero no recuerdo exactamente a qué altura de la ruta fue, era antes del mediodía cuando un gran árbol caído en medio de la pica nos obliga a abrir camino para bordearlo. A trabajar, unos con machetes otros con motosierras, abrimos una ruta

alterna y seguimos. Después de este, vinieron muchos tapones más, no sé cuántos, no llevamos la cuenta, pero fueron muchos, cada uno requería que los macheteros limpiaran los troncos y piso de ramas, lianas y enredaderas para que los motosierristas hicieran su trabajo cortando los troncos y así lograr moverlos a pulso entre varios o halados con el winche cuando eran muy pesados.

Después de más selva cerrada y otros caños, todos con inclinaciones extremas en sus accesos para los que se necesitó el fuerte trabajo de los winches, llegamos a un claro y un poco más adelante, a la izquierda, un barranco como de 4 a 5 metros que te conduce al Río Suapure. Yo lo había visto en fotos y en videos, pero cuando llegas aquí te da la sensación de que acabó la travesía, miras el río, la primera porción que tienes a la vista es de aproximadamente unos 100 metros de ancho y con un caudal inmenso, piensas que es imposible cruzarlo. Unos metros más adelante llegamos a la rampa que han excavado otros grupos antes que nosotros para bajar al río y vemos que aquí su ancho es de unos 50 – 60 metros.

Luego de caminar el río, hacer los preparativos necesarios a los carros y colocar unas cinchas en lugares estratégicos, Carlos Cossé lanza su carro por la empinada rampa, inmediatamente se queda pegado en la suave arena, logramos desatascarlo con la ayuda del winche y continúa por el río hasta la parte profunda en donde se entierra otra vez, en esta ocasión utilizamos el winche para halarlo hasta la otra



orilla. Le toca el turno a Carlos Arcay, quién con su FJ-40 mucho más liviano llega algo más lejos y con la ayuda del imprescindible winche salva la orilla sur sin más contratiempos que la tapicería mojada. Ahora voy yo, la rampa de bajada al río es casi un barranco, sientes que te vas a voltear para adelante, me lanzo al río, todo va bien hasta que llego a la mitad y perdiendo tracción, el carro se hunde en la arena en el mismo lugar que lo hiciera el de Cossé unos 30 minutos antes, los cauchos que llevamos, (9.00 – 16 tipo militar) muy resistentes a los palos, no son nada buenos en arena. Salimos con el winche sin problemas. Continuamos por el terraplén, siempre acompañados por la incesante lluvia.

6:00 am. Continua lloviendo. Hoy también empezamos temprano y a pesar de que aquí no hay indios curiosos, a los 10 minutos de que salimos de nuestros mosquiteros, aparecen los que serán nuestros compañeros incansables por el resto del viaje: las abejas y los pegones. Estos insectos, llegan en centenares a revolotear, posarse sobre nosotros, zambullirse en nuestra comida, zumban y en general, a desesperar al más guapo. Lo único que queda por hacer es optar por la salida psicológica y pretender que no existen, que el zumbido no se escucha, además de mentalizarse de que no hay que manotearlos para que no te piquen, pero al mismo tiempo resignarse a que tarde o temprano serás picado (varias veces al día) por abejas que se meten en tu axila justo cuando bajas el brazo, que se meten entre tu camisa por algún pliego, que estaban posadas sobre la palma de tu mano cuando agarraste el machete o la motosierra, etc, etc.

Aproximadamente a las 7:00am escampa. Acompañados por algo de sol recogemos el campamento y hacemos algunas reparaciones a los vehículos, lo más importante

fue reparar un motor de winche quemado ya que sin este accesorio nos sería imposible continuar.



A cinco minutos del lugar de acampada, llegamos a "Caño Arena", un cañito cuya entrada es bastante fácil, pero en donde la subida representa una pendiente de unos 50 a 60 grados de inclinación vertical, también con algo de inclinación lateral hacia la derecha donde hay un barranco y para completar, la subida es de arena, no hay absolutamente nada de tracción, los 2 primeros carros suben esforzando sus winches al máximo (con polea inclusive

para multiplicar las fuerzas), pero abren unos huecos muy profundos, por lo que cuando me toca a mi y como consecuencia de los huecos, se me revienta la guaya del winche y uno de los rodillos sale disparado, además se me sale el caucho delantero derecho del rin y la ballesta trasera derecha se dobla al pasarse el gemelo para adentro. Retrocedo hasta el terraplén, reparamos todo, colocamos las escaleras sobre los surcos y esta vez si logro subir, con mucha ayuda de nuestro amigo Warn.

Cruzamos varios caños más, con winche casi todos, algunos de los cuales necesitan un poco de trabajo adicional con el pico y llegamos a una zona que se reconoce por estar plagada de helechos de más de 2 metros de altura. La característica de los helechos es que son difíciles de cortar, son como un colchón que hace rebotar los machetes y agota a los que abren la pica, la única opción es lanzarles el carro para aplastarlos.

Otra vez entramos a una selva espesa, muy verde, muy húmeda, estás empapado de pies a cabeza todo el día en tu propio sudor. La vestimenta ideal, para evitar al máximo posible las picadas es botas, pantalón y camisa de manga larga abrochada en los puños y en el cuello, además es muy recomendable usar un sombrero para proteger el cuello de los insectos, palitos, hojas y otras cosas que caen de los árboles. Nuevamente trabajan los machetes y las motosierras, trabajan fuerte porque hay muchos tapones. Los macheteros prácticamente recorrieron la pica a pie, ya que al llegar a un tapón importante limpiaban el árbol o los árboles y dejaban a los motosierristas a que hicieran su trabajo, no esperaban a que pasaran los carros sino que seguían caminando adelante, abriendo la pica, limpiando de lianas y ramas el próximo árbol para que cuando llegaran a él los vehículos, el escenario estuviera preparado para que las motosierras entraran en acción. Cuando los macheteros estaban agotados, a mediados de la tarde, los pilotos/motosierristas tomaban los machetes y se iban para adelante, dejándoles los carros y las motosierras a ellos. Nuestro ritmo nunca amainó.

Continuamos cruzando otros caños con winche y llegamos a una zona llena de matas de plátano, la ventaja es que son muy fáciles de cortar con el machete, inclusive te da una sensación de ser invencible cuando con un machetazo suave atraviesas una palma completa, se te reponen las amainadas fuerzas aunque sea psicológicamente, claro, eso hasta el próximo árbol.... En el platanal sales a una zona de mucho barro, sin embargo logramos pasar con impulso sin quedarnos pegados más de una vez.

Se hace tarde, como a las 5:30pm llegamos a un pequeño claro en la selva de unos 20 mts cuadrados en donde puedes ver el cielo sin que te obstruyan los árboles y decidimos acampar allí. Abrimos un poco el espacio aplastando los arbustos y arbolitos con los carros y armamos el campamento. Mientras Héctor prepara la cena, Luis Enrique se queda dormido por el agotamiento, además le duele mucho la garganta producto de la



humedad y el frío de la noche anterior, casi no puede hablar. Cuando la comida está lista, lo despierto para que coma y me dice que no, que lo que quiere es dormir, tengo que obligarlo a comer porque de otra manera mañana no va a servir para nada, además le damos unas medicinas para la garganta.

Al día siguiente arrancamos bien temprano, a eso de las 7:00 a.m ya estábamos enfrentando la selva, cruzamos varios caños, algunos con winche y otros con cincha, no tan escabrosos como los del día anterior, pero que igual requieren de esfuerzo para sortear y avanzamos con el mismo trabajo que los días anteriores: machete, pico, motosierra. Al principio la selva es muy verde y muy tupida pero a medida que avanzamos, los árboles se encuentran más separados y el piso se vuelve rocoso. Esta selva no es tan espesa, vamos avanzando a lo largo del Río Negro pero las grandes piedras en la pica castigan fuertemente las suspensiones de nuestros carros por lo que el paso es igual que en días anteriores, de unos 3 a 5 km/h según el GPS (cuando estás rodando).

De pronto una mala noticia, el chásis del FJ-40 se parte en la punta, donde está el pivote de la dirección, probablemente por el abuso de torsión en el trazado trialero que presentan las grandes rocas. Luis Enrique le echa un vistazo y dice que hay que bajar el mataburro y el winche para poder soldar la pieza. Después de preparar la pieza con el esmeril, sacamos tres baterías, las conectamos unas con otras en serie y Luis se da a la tarea de soldar el chásis. Los primeros puntos abren hueco, demasiada fuerza, así que quitamos una de las baterías y el trabajo queda perfecto. El stress desaparece y todos estamos contentos. Recogemos las herramientas y seguimos trabajando la pica.

Más adelante, en un tramo especialmente tupido de selva, se detienen los vehículos y cuando nos disponemos a bajarnos machete en mano, aparece Carlos Arcay corriendo a toda velocidad en dirección opuesta, con los ojos fuera de sus órbitas por el miedo, lo siguen de cerca Pedro Pablo y Eduardo. Luis y yo nos miramos con cara inquisitiva uno al otro pero solo por unos segundos, de repente las vemos: avispas! Resulta que Carlos sacudió una mata con el carro y al ver las avispas enfurecidas, después de la terrible experiencia del año pasado en donde todos resultaron picados varias veces, no dudó en abandonar su vehículo sin techo y salir corriendo (prendido y con la velocidad metida, el carro siguió avanzando hasta que lo paró un árbol).



Como a las 5:00 pm llegamos a una sabana de aproximadamente 1 km de largo, es la entrada al Valle de Guanay. El paisaje es espectacular con el imponente Cerro Yaví a la izquierda y la Serranía de Guanay a la derecha, decidimos aprovechar el claro en la selva y acampamos aquí. Luis y Héctor aprovechan lo que queda de luz para bajar y reparar el arranque del carro de Arcay que se había trancado por el barro y arena.

Armamos campamento y empieza una suave llovizna, pero todos estamos contentos, en especial Arcay porque su carro está 100% operativo otra vez.

Al día siguiente, después de una noche lluviosa muy tranquila, emprendemos la marcha bien temprano. Este nuevo día nos trae un sol inclemente, nos cansamos mucho más rápido por el fuerte calor. En algún punto de la ruta la motosierra de Cossé deja de funcionar y se dan cuenta de que se picó el cable de la bujía el cual está haciendo tierra con la carcasa metálica, por lo que Luis se queda atrás con mi carro para arreglarla. Tomo la motosierra pequeña y me voy con los macheteros para adelante. El calor es infernal, (36°C según un termómetro dentro de uno de los carros -a la sombra- realmente debemos estar trabajando a unos 40°C vestidos de pies a cabeza) todos nos movemos como sonámbulos. El viaje que hacen los macheteros es muy diferente del que hacen los pilotos, cuando vas caminando adelante, la pica no está abierta y es muy difícil localizarla, tu eres el que la abre a punta de esfuerzo, cuando llegan los carros, ya hay un rastro que seguir.

Llegamos a una selva menos tupida, más bien de arbustos mezclados con árboles y muy seca, como si la hubieran quemado. Este tramo nos da muchísimo trabajo porque las ramas secas no son tan fáciles de cortar con los machetes, conseguimos un tramo que tiene un tapón gigantesco, de varios árboles (los árboles cuando caen, no caen solos, se traen consigo un sinnúmero de lianas, bejuocos, árboles más pequeños, etc que crean los renombrados "tapones" en la pica), Héctor camina para adelante, para atrás, por un lado y por el otro, le da la vuelta y no consigue por donde bordearlo, así que lo atacamos de frente. Cuando ves todos esos arbustos, lianas, enredaderas, hojas, ramas y troncos atravesados frente a ti y que no permiten ver más allá de 2 mts, piensas: "Por aquí será el camino?" y cuando alguien contesta que si, que al internarse dentro del tapón se ven vagamente los montoncitos de tierra que alguna vez, hace más de 20 años dejó la máquina al abrir el camino, preguntas: "seguro?" y vuelves a preguntar una y otra vez pero ya sabes la respuesta, es por aquí y la única manera de seguir es abriendo un camino.

El cielo se nubla de repente y empieza a llover fuerte, que contradicción: agradecemos la lluvia porque baja la temperatura y nos refresca, pero al mismo tiempo se pueden crecer los caños y anegar la sabana imposibilitándonos el paso. Qué será mejor: calor o lluvia? Por ahora, la lluvia es muy bienvenida, después veremos...

Seguimos trabajando con las motosierras, se está terminando el día y la gente tiene muy pocas reservas de energía, todo el grupo está agotado, "falta poco para salir a la sabana", llevamos 4 horas oyendo esto, Héctor caminó hasta allá, pero a pie el panorama es muy diferente. Por ahora nuestra única realidad es esta selva

quemada, apenas hemos avanzado 6 kilómetros en todo el día, hoy es miércoles, o lunes ? tal vez domingo ? la noción del tiempo se pierde, ya no se cuantos días llevo aquí metido, me da la impresión de que hemos pasado semanas en este lugar, pero por ahora lo único que importa es salir de esta selva infernal.

Por fin a las 6:49pm salimos a la sabana, "Sabaaaaaaaana". Que bien suena esta palabra, que bien se siente estar por fin, afuera de la selva, además estamos en un lugar precioso, en el Valle de Guanay el paisaje es paradisíaco, me arriesgaría a decir que está entre los mejores del mundo. Estacionamos los carros como a las 8:00pm en un lugar amplio, sin ningún árbol cerca y colgamos los chinchorros bajo un cielo estrellado, espectacular.

Preparamos la cena, y empieza la tertulia acompañada de algunas cervezas bien frías y música. Definitivamente este fue el día más rudo de toda la travesía, pero el premio final es excelente. La sensación de estar en la sabana en un espacio abierto, es simplemente indescriptible, tienes que haber estado allí para entenderla (ahora la entiendo yo, después de haber escuchado los relatos de otros viajeros anteriores a nosotros) estamos todos eufóricos, sentíamos que San Juan de Manapiare estaba cerca, casi podíamos saborear el triunfo.

Al día siguiente nos levantamos tarde, a las 7:00am, todos con calma, cansados todavía del día de ayer. Sacamos muchas fotos del campamento con la imponente Serranía de Guanay al fondo y el Yaví del otro lado, estamos rodeados de tepuyes, de día la vista es espectacular, en momentos como este, en los que uno tiene el privilegio



que pocos hombres han podido tener, disfrutando de estas maravillas naturales, es que entendemos por qué nos encanta esto que hacemos y que muy poca gente aprecia, la satisfacción de lograr conquistar un reto y el privilegio de observar los paisajes espectaculares en persona, es todo lo que se necesita.

Después del desayuno, afilamos las motosierras, machetes y hachas, levantamos el campamento y arrancamos al las 9:30am. rumbo al famoso Caño Santo.

Al principio de este trayecto, nos topamos con unos montículos de tierra que hacen el paso extremadamente lento a pesar de estar en la sabana, el GPS marca una velocidad de 3,5 km/h, le exigimos el máximo de quiebre a nuestros carros con cada montículo, no hay forma de esquivarlos y las sacudidas que sentimos dentro de nuestras cabinas son muy fuertes, el castigo para las suspensiones es bárbaro.

Cerca del mediodía vemos a la izquierda sobre una loma, la casa abandonada del antiguo hato de la familia Zingg: el Hato San Pablo. Continuamos por la sabana hasta la Comunidad Indígena Valle Guanay.



Saliendo de la comunidad nos encontramos con un precario puente sobre un caño bastante largo y profundo. El puente está hecho para un camión 350, por lo que el ancho es demasiado para nosotros, nos demoramos una media hora en acomodarlo para poderlo pasar. Seguimos por la sabana y divisamos a la derecha, sobre la montaña santa, la "Piedra de la Virgen".

Cruzamos un morichal más y atravesamos una gran parte de sabana seca pero que nos da escalofríos al pensar que tuviéramos que atravesar mojada, es una sola bomba de kilómetros y kilómetros en donde nos quedaríamos pegados irremediablemente, otra vez agradecemos el que las lluvias nos hayan esquivado.

La llegada a Caño Santo, para mi fue un tanto decepcionante, pero culpo únicamente a mi desbordada imaginación, porque había oído hablar tanto de él que probablemente me cree una sobre expectativa. La verdad es que es un lugar precioso, con el Cerro Santo al fondo, el agua baja por un cauce de rocas inmensas que crean unas piscinas naturales muy sabrosas para bañarse. Durante el día el sol calienta estas piedras y esto hace que la temperatura del agua inclusive de noche, sea muy sabrosa, templada, muy distinto a lo que estamos acostumbrados con los ríos y caños de la Gran Sabana. Es un lugar paradisíaco de esos en los que unos se siente privilegiado por tener la posibilidad de experimentarlo en carne propia y lo mejor de todo es que debido a su inaccesibilidad probablemente permanecerá así por muchos años más, tal y como fue creado; ojalá así sea. Sin embargo estamos tan cerca de nuestra meta que nos detenemos solo a llenar de agua los bidones, darnos un corto chapuzón y lavar una camisa cada uno, solo media hora antes de proseguir.

Inmediatamente después de Caño Santo entramos otra vez en la selva. Esta selva es diferente a la que hemos dejado atrás, es mucho más densa, mucho más verde y mucho más frondosa. Hay muchos palos con los que golpear la latonería y pronto no queda ninguno de los carros sano aunque sea con una pequeña abolladura además de muchos rayones de los que no salen ni siquiera con pulitura. Nos bajamos las mangas de las camisas, nos calamos los sombreros y a trabajar.

En este tramo de la ruta se cruzan más de 20 caños con fondo rocoso, son difíciles de atravesar, pero en la mayoría no nos hizo falta la ayuda del winche ni de la guayaflex, casi siempre pudimos sortear estos obstáculos con uno o dos intentos de parte de cada quién, los bloqueadores de diferencial son una ayuda inmensa, pero hay que ser



muy consciente en su uso, especialmente el delantero ya que aquí no te puedes dar el lujo de partir una punta homocinética. Los machetes, picos, escardillas y motosierras no dejan de trabajar. Sin embargo, nuestro ritmo es bastante rápido, el hecho de que seamos solo 3 carros nos da una ventaja sobre aquellos grupos que han sido conformados por 5 o más vehículos.

Cae la noche, pero en lugar de acampar decidimos "hacer lo que no se debe" y continuamos, el GPS marca escasos 15 kilómetros hasta Manapiare. El trayecto nocturno es interminable, como no ves el cielo no sabes si estás cerca de la sabana o en medio de la selva. Da la impresión de que el tiempo se hubiera detenido por completo y que hubiéramos sido condenados a trabajar la selva por siempre.

De repente, a mano izquierda nos conseguimos un inmenso rodillo abandonado y un poco más allá a la derecha, un Bulldozer Caterpillar que probablemente fueron utilizados para la construcción de la hoy olvidada carretera y que en la época de la "Venezuela Saudita" fueron desechados por algún desperfecto. Ya salimos, conseguimos el terraplén, y empezamos a rodar a buena velocidad, nos topamos con un puente caído por lo que tenemos que bajar del terraplén atravesando una zona trialera de muchas piedras grandes para salvar este obstáculo adicional. Regresamos al terraplén y después de unos 10 minutos llegamos a Edelca, más adelante a mano izquierda una escuela y a mano derecha un Toyota FJ-40 blanco abandonado, de repente el camino de tierra se convierte en pavimento, sacamos la 4WD por primera vez en muchos días y después de una cuadra llegamos de frente al "Bar Manapiare" (muy apropiado), "Welcome to San Juan de Manapiare; population 1800 hab".



Hay bastante gente frente al bar, todos nos saludan muy emotivamente diciendo "bienvenidos a Manapiare", nos preguntan como estamos, cómo están los carros, nos abrazan como si fuéramos amigos que no han visto desde hace mucho y a pesar de ser pasadas las 12 de la medianoche, sale el Prefecto a recibirnos (el Alcalde se encuentra de viaje) y otras personalidades. Nos confirman que hace tres años no lograba

entrar nadie en carro.

Agotados, pero muy contentos nos instalamos en una churuata que nos prestan dentro de la Comisaría.

Al día siguiente, comenzamos con las reparaciones de los vehículos a fin de emprender el regreso. Barras de dirección dobladas, un motor de winche quemado, cauchos pinchados, mangueras de gasolina y tuberías de freno arrancadas, bujes pulverizados, sin hablar de los golpes en la latonería fueron los desperfectos más comunes. Todo, a excepción de la latonería fue reparado, la ayuda del personal de Edelca fue muy valiosa, nos pusieron a la disposición su máquina de soldar y el compresor de aire. Por otra parte, y a pesar de que no había suministro desde hace bastante tiempo, logramos localizar unos 100 lts. de gasolina que nos fueron vendidos muy amablemente. Sin este desinteresado gesto, no hubiéramos podido regresar hasta el Hato Las Nieves sin tener que caminar. Toda la gente que

conocimos en el pueblo nos atendió de manera muy amable .y nos ayudó en lo que pudo por lo cual estaremos eternamente agradecidos.



Después de preparar los carros y tomar la "obligada" foto en la pista con el letrero que dice "Bienvenidos a San Juan de Manapiare", a las 12 del mediodía, con menos de 12 horas en el pueblo que fue nuestra meta por los últimos días (no hablemos de años de soñar con el), emprendemos nuestro regreso. San Juan de Manapiare es un pequeño pueblo a la orilla del Río Manapiare, que de no ser por el atractivo que representa para nosotros el duro trayecto que conduce hacia el, nunca habríamos visitado. La verdad, no hay mucho que ver, un par de calles pavimentadas, un río, una pista y un hangar prácticamente abandonados, varias bodegas en donde venden de todo, desde ropa hasta comida y muchas casas pequeñas en donde habitan sus 1800 pobladores. Ahora queda el regreso, como dijo un integrante del grupo "llegar es medallita de plata, lograr salir con los carros enteros por tierra es medallita de oro..."

Demasiado rápido pasamos el Caterpillar y el rodillo y llegamos a la entrada del túnel que representa la selva. Nos internamos en ella, es increíble que hace menos de 12 horas hayan pasado tres vehículos por aquí y en muchos lugares te tienes que detener para que el copiloto se baje y constate por donde va la trilla, los pequeños arbolitos que aplastáramos con nuestros carros a la entrada ya estaban parados otra vez, desafiantes tapando el camino. Por esto es que de un año a otro, aunque haya logrado llegar alguien a Manapiare, el grupo que lo intenta después deberá trabajar, trabajar y trabajar para llegar, la selva reclama lo que es suyo con una velocidad impresionante. Sin embargo nuestro paso es sorprendentemente rápido, ya no hay árboles caídos y los caños que requerían trabajo con pico ya han sido arreglados, rodamos varias horas continuas sin tener que bajar de los vehículos, siempre muy atentos a los palos que cortamos en nuestra entrada y que ahora nos esperan mirando de frente, para agujerear radiadores, arrancar tuberías de freno y gasolina, pinchar cauchos, etc. Es por esto que en este tramo, siempre que sentimos algo por debajo del carro nos bajamos a inspeccionarlo, minimizando así el riesgo de arrastrar un palo enredado en nuestros cardanes que rompa alguna tubería. Nos paramos muchas veces a revisar y en varias ocasiones esta precaución dio resultados porque encontramos palos enredados en lugares "peligrosos".

Aproximadamente a las 5:00 pm, después de rodar sin parar, nos detenemos en un claro para estirar las piernas y descubrimos que uno de los acopladores de Cossé partió todos los espárragos y estaba a punto de salirse. Sacamos una tapita de macho regulado, el esmeril, las baterías, las pinzas de soldar y manos a la obra. No es la mejor solución, pero



tendrá que servir por ahora.

Continuamos por la selva sin mayores contratiempos, solo uno que otro golpe más en la latonería y una buena pegada en un caño arenoso. Muy entrada la noche, llegamos a Caño Santo quien nos regala un cielo espectacularmente estrellado, las nubes que habían cuando llegamos desaparecen como por arte de magia, como sonámbulos levantamos el campamento y después de un relajante baño en sus cálidas aguas, nos desmayamos en los chinchorros hasta el día siguiente refrescados siempre por una brisa "veranera".

La mañana empieza tarde, como a las 8:30am porque colocamos nuestros chinchorros en una posición estratégica en la que los árboles nos protegen del sol. Una vez levantados, todo el mundo saca su ropa sucia y se dirige al caño a lavarla. Estas labores nos toman un par de horas y la lavada mezclada con bastantes cervezas se convierte en una animada tertulia que se extiende hasta las 3:00pm, hora a la cual decidimos arrancar. A pesar de que nos gustaría olvidarlo y quedarnos aquí al menos 1 semana, tenemos que enfrentar la realidad.

El regreso por la sabana es muy rápido debido a que ahora tenemos el track marcado en nuestros GPS y no hay problemas con la orientación. Continuamos por la sabana, está mojada pero vemos con alivio que el agua fluye libremente sobre ella lo que significa que todavía está drenando hacia los ríos y caños y todavía no se ha anegado. Llegamos al lugar en el que acampamos de ida, el lugar en el que hace unos días celebramos el salir de la selva y lo encontramos cubierto con unos 10cms de agua, menos mal no llovió mientras acampamos aquí. Después de cruzar un par de caños un poco difíciles, que estaban bastante altos por las lluvias y en donde fue necesario utilizar nuevamente los winches, atravesamos un tramo corto de selva y salimos al último pedazo de sabana. Decidimos acampar justo antes de adentrarnos en la selva seca que tanto trabajo nos dio hace unos días.

La mañana siguiente, levantamos campamento muy rápido y ya a las 7:15 am estábamos rodando. A diferencia de la selva verde y frondosa que hay entre Caño Santo y Manapiare, esta selva no se levantó tan rápido por estar seca, los palos, ramas, lianas, bejucos y arbustos que cortamos y aplastamos en nuestra entrada, siguen postrados, muertos, no se levantan, por lo que el avance por este tramo de pica, seis kilómetros que nos tomaron un día entero de mucho sudor, los logramos recorrer en poco más de una hora, nuestra velocidad varía de unos 4 a 10 km/h, muy alta para el promedio normal. Rápidamente pasamos por la selva rocosa, Caño las Piedras, el pequeño pedazo de sabana en donde acampamos, más adelante llegamos al lugar en donde se soldó el chásis de Arcay y seguimos hasta que aproximadamente a las 4:00pm arribamos a la orilla del Río Suapure.



Una primera inspección del lugar de vadeo, indica que el río tiene unos 10cms más de agua que en nuestro primer cruce, esto lo pudimos constatar gracias a una marca que se hizo en un palo, pero al mismo tiempo nos percatamos por las marcas del agua en el terraplén, que durante nuestra ausencia el río había crecido al menos 1 metro y medio, lo cuál lo hubiera hecho infranqueable. Menos mal que el inicio de la

temporada lluviosa se interrumpió por unos días, lo cual hizo que el Suapure bajara sus niveles y nos permitiera cruzarlo.

Después de hacer rápidamente los arreglos necesarios Arcay lanzó su carro. La carreta se apagó en la parte más profunda sin hacer mucho esfuerzo, rápidamente se enganchó el winche en una de las cinchas colocadas con anterioridad y sacamos el carro hasta la otra orilla. Mientras Arcay secaba su distribuidor y el resto del sistema eléctrico, Cossé se zambulló. A diferencia de cuando cruzas de norte a sur, en esta dirección el chapuzón profundo es el primero, al estar más profundo, la ola te llega casi a la mitad del parabrisas, el carro de Carlos Cossé avanzó bastante bien en dirección de la parte menos profunda del río, corriente arriba, pero la fuerte corriente en este tramo y la suave arena hicieron que su carro se atascara todavía en la parte profunda, salió con el winche. Llegó mi turno, aceleré un rato para que se desconectara el fan clutch y al escuchar que este se desacoplaba, lancé mi carro al agua. La ola llegó bastante alto, el compresor de aire inyectando presión al distribuidor, hizo que el carro no tuviera ningún problema eléctrico por agua, pero al llegar a la subida en donde el río se empieza a poner menos profundo, me quedé pegado en la salida con el agua por las manillas de las puertas. El winche solucionó rápidamente y llegamos a la otra orilla sin problemas. Ahora quedaba el ascenso por la empinada pendiente de arena. Todos los carros lograron subir con su propio winche ayudado con polea para multiplicar las fuerzas, pero la tensión sobre la guaya es tan extrema que se pueden escuchar algunos pelos de la misma reventándose debido al esfuerzo.

Ya estábamos arriba del terraplén, despidiéndonos del Suapure y pensando en llegar a Rimöajé a solo 9 kilómetros para acampar allí. Nos quedan 3 caños muy empinados por delante y los escasos kilómetros, a pesar de estar bien abierta la pica y sin troncos caídos se convierten en 5 horas.

Poco después de salir del Suapure sobre el terraplén mi carro empieza a fallar, nos percatamos de que un fuerte golpe que recibió el tanque de gasolina, hizo que este se abollara y deformara de tal forma que permitió el paso del agua, por lo que ahora estábamos en problemas porque no teníamos más gasolina (a estas alturas, todos los carros contaban con aproximadamente un cuarto de tanque para salir hasta el Hato Las Nieves) y la abolladura, justo en el medio, hacía que el drenaje del tanque quedara por encima del nivel de gasolina por lo que drenarlo para sacar el agua era imposible. Seguimos así fallando hasta que el carro se apagaba, lo dejábamos reposar un poco y luego lo encendíamos y rodábamos un poco más, el mayor problema se presentó en los caños en donde la inclinación extrema hacía que el motor se apagara por falta de gasolina.

Por fin llegamos al último caño difícil (Caño Así) y como previendo lo que le venía mi carro dejó de fallar. Héctor analizó la situación y animó a Arcay para que se lanzara, "hemos pasado obstáculos más difíciles" dijo, Carlos un poco desconfiado ya que en el pasado habían tenido que bajar este caño amarrados con el winche por detrás, simplemente presentó el carro a la empinada bajada pero antes de poder tomar una decisión, el carro resbaló al



vacío y llegó al fondo con un fuerte chapuzón. Después, con la ayuda indispensable del winche, logró subir al otro lado. Llega el turno de Cossé. Era de noche, y lo que yo pude ver entre la frondosa vegetación fueron sus luces traseras rebotando y cayendo al vacío. De repente mis faros alumbran a una persona que viene subiendo por la pendiente con mucho trabajo, resbalaba continuamente y cuando al fin logra llegar arriba, me doy cuenta de que es Luis Enrique. Mi copiloto venía a informarme sobre la situación con su habitual tranquilidad y cabeza fría en estos casos. Me preocupé un tanto cuando Luis se asoma en mi ventanilla y la luz de la cabina me permite verle los ojos muy abiertos por la impresión, sus experimentadas palabras de aliento fueron "chamo, eso está carteluo, agarra el volante DURO con las dos manos y no frenes porque te puedes ir pa'l barranco". Después de estas alentadoras palabras me coloqué el cinturón de seguridad por primera vez en varios días y presenté el carro en el comienzo de bajada, cuando sentí que a pesar de estar frenado comenzaba a deslizarme hacia abajo, solté los frenos y empecé a caer, caer y caer, maniobré en la curva a la derecha que tiene la pendiente y después me afinqué con fuerza sobre el volante para que no se moviera en el último tramo con unos 70° de inclinación, llegando al caño el parachoques delantero se clava en su lecho con un fuerte golpe, salpicando agua para todas partes y cuando vi que Héctor sacaba la guaya del winche para engancharme a fin de subir, supe que había terminado la montaña rusa. Puedo comparar la experiencia con "Splash Mountain" en Disney, con vacío en el estómago, chapuzón de agua y todo, solo faltó la foto de mi cara. De hecho, para nosotros, este caño de ahora en adelante se dejaría de llamar "Caño Así" para llamarse "Splash Mountain". Logramos salir todos enteros de el.

Después de este obstáculo solo nos faltaba el caño que bordea Romöajé, los indios habían construido un puente con 2 troncos. Mi carro estaba fallando mucho por el agua en la gasolina, así que tuvimos que ponerle gasolina con aceite dos tiempos de las motosierras (la única que teníamos) directo en el carburador para pasar.

Una vez en el poblado, nos instalamos nuevamente en la escuela y nos sentimos como en casa, los indios nos reciben como a viejos amigos por lo que la cena y la tertulia, acompañadas de suficiente cerveza y uno que otro habano se prolongan bastante. Poco a poco cada uno de nosotros se va retirando a su chinchorro y pronto estamos todos profundamente dormidos.

Mañana saldremos de la selva y regresaremos a casa a soñar con el trayecto. Seguramente estaremos dispuestos a jurar que "nunca más volveremos". Pero la selva te llama, volverás más rápido de lo que te imaginas.

Silviu Stanescu. silviustanescu@cantv.net