

Revista Barcos n° 116. Abril de 1987.

Egipto

... "Son las 11.30 hs. de la mañana, el calor se me hace insoportable, pensar en las horas de sol que me esperan me dan ganas de desistir en el relevamiento que me propuse realizar del lago Manzala, sus embarcaciones y su gente. Junto a Said, mi guía, tres ayudantes que recluté entre los lugareños, estamos tomando café a la sombra del alero, de un improvisado bar, junto al lago. Debido a las recomendaciones de varios pescadores y del propio Said que con un: "Sun no good" mientras se toca la cabeza, me hicieron comprender que era mejor ocultarse un poco del sol. De los tres ayudantes, el más viejo, Hakin, me apantalla con una hoja seca de alguna planta acuática gigante, otro es el encargado de llevar una especie de toldilla o parasol para guarecerme del sol cuando saco fotos, está confeccionada con hojas de palmeras y Bahari es el portador, lleva el bolso de las cámaras, todo cuanto no queremos cargar nosotros, la paga por día de trabajo va a ser de un dólar a cada uno, ¡cuanta miseria...!"

Los veleros del Manzala

Revista "Barcos". Abril de 1987.



Abdel Rifai, pescador nato, se encarga de contarme la historia del lugar mientras repara redes.



Mis ayudantes, en un alto del trabajo, fumando un poco de tabaco mezclado con Hashish (el alcohol está prohibido por la religión). De izquierda a derecha: Haküm, encardado de apantallarme; Bahari, el porteador; Said, guía y chofer; Del cuarto, no sé quién es, tan sólo estaba cerca y se agregó a la foto.

Redes puestas a secar y trabajo en las alturas.

Al leer esto de mi libro de notas recuerdo que mientras recorriamos el lago sacando fotos nos seguía un gran grupo de árabes de todas las edades riéndose y hablando entre sí. Cada tanto alguno se presenta y en su pobre inglés me da la bienvenida al lugar poniéndose a mi disposición. Realmente tengo que reconocer la amabilidad de esta gente, aunque nunca hay que fiarse de ellos.

Por lo visto no hay muchos turistas en esta zona; me miran como bicho raro, se acercan tanto que me es imposible sacar fotos. En esos momentos interviene Said y los echa; ellos tan solo se van 4 o 5 metros para atrás, y comienzan nuevamente a acortar la distancia que nos separa.

Las construcciones que me rodean son muy precarias, están puestas desordenadamente alrededor del lago, obligándonos a hacer grandes rodeos para poder llegar hasta el agua.

A medida que me acerco veo un enjambre de palos, antenas y redes colgando; para mirar las embarcaciones tengo que llegarme hasta casi al lado de ellas, son muy bajas, chatas y con bastante manga. Parecen diseños de lanchas de carrera más que veleros de trabajo. Al verlos me hacen recordar las carrocerías de las motos o la de los autos Fórmula 1 de hace 20 años.

Como llegué al Matariya, fue pura casualidad, ya que pensaba ir a Port Said, lugar que me habían recomendado, pero Said, mi guía y chofer, decidió sin decirme nada, que me iba a gustar más esta ciudad.

Así es que de improviso frena el auto y abriéndome la puerta en forma de presentación me dice: "El Matariya is better, many fisherman", ahí me doy cuenta que no voy a conocer Port Said por un buen tiempo ya que nos encontramos en la parte opuesta del lago, trato de no enojarme y miro a mi alrededor, alcanzo a ver unas cuantas embarcaciones, tal vez tenga razón.

El viaje desde el Cairo hasta aquí, recorriendo casi todo el Delta, fue muy instructivo aunque cansador.

Tardamos 5 hs. en realizar los 200 km para unir las ciudades. Una corta parte por autopista y el resto por pequeñas carreteras bordeando canales, dando un sin fin de vueltas, preguntando constantemente en cada bifurcación o aldea que encontrábamos, la ausencia de carteles indicadores es total. Muchas veces tuvimos que deshacer el camino andado al encontrarnos con puentes clausurados y rutas cortadas; en cuanto levantábamos un poco de velocidad había que parar, sea por los rebaños de ovejas y cabras o por la gente que utiliza medios de desplazamiento un poco antiguo

como los camellos, burros, o camiones salidos de una película de los años 30. En algunas aldeas donde había mercado, teníamos que esperar a que retiren los puestos montados sobre carros o tan solo, a fuerza de bocina hacer que la multitud nos deje paso. En una de estas aglomeraciones atropellamos a muy poca velocidad, un chico de unos 7 años y tras los gritos y exclamaciones que un hecho así acarrea, la madre levanta en brazos al niño, se aparta y ante mi sorpresa seguimos viaje. Said no se perturbaba, es lo normal para él: "Así lo quiso Alh ", me advierte que trave las puertas ya que por los lugares donde vamos a pasar es probable que traten de subirse al auto, cosa que ocurrió pero con una acelerada y puertas con seguro no nos ocasionaron problemas.

En ambas márgenes de la ruta encontramos una tierra muy trabajada, con cultivos de habas, maiz, algodón y cuanto puedan sembrar, todo esto irrigado con los más variados métodos, desde una simple ánfora de barro o bombas eléctricas pasando por las de tracción humana y animal. En los espacios libres la vegetación es exuberante, altas palmeras, datileros, cocoteros y mango es lo más común.

A la entrada o salida de las aldeas se ven las clásicas carnicerías, hechas de cuatro estacas, un travesaño, una media res colgada y el gentil despachante con macha en mano frente a un gran tronco a manera de mesa. Cualquier parte vale lo mismo, sólo depende del arte que tenga uno en regatear. El vendedor de pescado, sentado detrás de una estera sobre la cual hay varias piezas espera la más leve muestra de interés por nuestra parte, para espantar el manto de moscas que los cubre y exaltarnos la bondad de tal o cual especie. Estos puestos est n por lo general cerca de bares donde se pueden ver parroquianos  rabes sentados, cada cual con su pipa de agua y larga boquilla frente a mesas con tazas de t , todos de cara hacia la calle, cual gran platea, observando con mirada extraviada, como si se tratase de un gran jurado decidiendo si nuestras reacciones son las que corresponde a un occidental o no.

Esta importante ciudad se encuentra a orillas de lago Manzala, sus calles son casi todas de tierra salvo la principal donde se establece todos los días el mercado. Los puesteros buscan la sombra de los edificios y ofrecen su variada mercadería hastatarde en la noche. La edificación de color blanco no tiene más de 3 pisos y sobresalen las torres de las mezquitas que con sus altoparlantes a todo volumen propagarán los rezos islámicos varias veces durante el día imponiendo un alto en las actividades de los hombres (las mujeres no oran).

Gran cantidad de gente, carros y porteadores van y vienen del puerto al mercado.

Mientras nos dirigimos al muelle y tras contratar a tres ayudantes conozco a un viejo pescador llamado Abdel Rifai, me cuenta como

los campesinos de la zona, a medida que las aguas de las laguna fueron invadiendo sus tierras, se tuvieron que transformar en pescadores y aprendieron a navegar en cuanto cosa flote. Abdel es de los pocos que provienen de una vieja estirpe de pescadores, se acuerda que su abuelo le enseñó el oficio y él se ocupó de instruir a sus hijos y ahora está preparando a los nietos.

El lago Manzala está situado en la parte Este del Delta del Nilo, tiene una superficie de 1.900 Km². Limitado al Este por el Canal de Suez y al Oeste por un brazo del Nilo. Al N. por una franja de arena que lo separa del Mediterráneo. Antes la laguna tenía cada tanto comunicación con el mar, pero por los depósitos del Nilo se fue tapando causando inundaciones. En las grandes crecidas se lograba abrir una brecha en la barrera de arena y permitía la comunicación con el mar, desde la construcción de la represa de Aswan, esto ya no ocurre. El borde Este de la laguna fortalecido con la construcción del camino a Port Said, demarcando en forma definitiva al lago.

Su profundidad media es de 1 a 1,50 mts., salvo algunas depresiones que pueden llegar a los 3 mts. Existe un canal dragado a 3,50 m entre Port Said y El Matariya.

Se ve, en el lago, gran cantidad de embarcaciones de todo tipo. Hay lanchas, barcos con formas extrañas casi imposible identificarlos, balandros de mar, alguna "ayassa modificada, lanchas de pasajeros y hasta un Ferry.

Siempre en compañía de Abdel, que me va explicando, caminamos mirando las embarcaciones. Comenta que en este lugar se encuentran las "lanchas veleras" más puras de la zona, pintadas todas de blanco sin decoración. Las provenientes de otras zonas son de diferentes colores, algunas decoradas con flores o motivos geométricos o simplemente a rayas.

Me muestra la suya y exalta la rapidez con que navega (6 a 7 Nds.) y la excelente maniobrabilidad que le da una pala de timón descomunalmente larga (alrededor de 2 mts.). Tienen muy poca obra viva, dada la baja profundidad con que cuenta el lago, y es capaz de llevar una enorme vela (120 m²) para aprovechar la más leve brisa y tiene una gran capacidad de carga. Como contrapartida no es muy marinero, pero de cualquier forma no tiene mucha importancia ya que en el lago las tormentas son raras y nunca fuertes.

Con una eslora de 9 a 10 mts. tienen una entena de 30 mts., el palo de unos 8 mts. está sujetado por 4 obenques por bandas al tope. Estos poseen una vela latina un poco alargada en su puño de pena. No poseen botavaras como otras velas latinas de Egipto y para bordear cambian la vela de banda con el sistema clásico que es poniendo la embarcación con viento de popa y un tripulante pasa el puño de escota por proa llevándola luego nuevamente a popa.

Tratan de navegar con vientos de través aunque llegan a orzar unos 60°. Derivan mucho ya que no poseen quille ni orza, fáciles de tumbar cuando el viento refresca, sacan una percha de la banda de barlovento, de unos 7 mts. de largo y los tripulantes se sientan en ella uno al lado del otro, asemejando a loros descansando en una rama.

Las tumbadas son frecuentes y traen aparejadas muchos inconvenientes, el principal es por lo general la pérdida de la pesca, sus elementos o la mercadería transportada, además de la posibilidad de rifar vela y romper la entena. Es divertido ver como los tripulantes saltan al agua y con ésta por la cintura o un poco más realizan algunas tareas como, estiba, ponen redes, empujan la embarcación para zafar alguna varadura y luego de un salto se trepan y siguen viaje.

Para arriar, bajan un poco la entena (unos 2 mts.), y filan la driza del puño de pena de esta manera parte del paño cae por la entena; luego dos o tres tripulantes deben subir al palo y recorrer la entena adujando la vela. Este trabajo requiere una gran habilidad, no porque sea difícil sino por la altura a lo que lo deben realizar, alrededor de 30 mts. sobre el agua.

Hay dos tipos de embarcaciones, están las de carga que con 16 mts. de eslora, 4,5 mts. de manga abiertas (sin puente), aunque grandes tienen un solo mástil, transportan entre la ciudad y las aldeas que bordean el lago, cereales, ladrillos, arena, materiales de construcción y productos agrícolas. Atados al palo por lo general se ven las anforas para el agua de los 4 ó 5 tripulantes que llevan.

Las de pesca en cambio son menores y con una eslora de 7 a 9 mts., 3 mts. de manga totalmente cerradas con una carroza abovedada, una pequeña escotilla casi sin francobordos llevan una tripulación de unos 10 hombres, ya que el trabajo con las redes no es fácil.

La Pesca

Por la mañana temprano antes que amanezca, se preparan a salir. Entre la densa bruma se pueden escuchar los ruidos y voces provenientes de varias lanchas, con la vela desplegada esperan que comience a soplar un poco de viento. Parece increíble que el sol pueda vencer al tan espeso manto que cubre el lago. Trabajan con 2 veleros, elegido el lugar la pesca comienza cuando uno de los hombres salta al agua y aferrando el punto medio de la red le mantiene el borde al raz del agua, luego las embarcaciones navegando en sentido contrario van describiendo un gran círculo cada 20 ó 25 mts., otro tripulante salta al agua y al igual que el primero mantiene la red con su borde superior en la superficie. En total 4 ó 5 hombres de cada barco están en el agua, las lanchas a medida que van completando el círculo arriman la vela arbalcándose.

1



3



4





1) A orillas del lago pululan los astilleros improvisados.

2) Se puede apreciar la gran pala del timón

3) Miles de antenas, en el puerto, representan el enjambre de embarcaciones en espera de otra jornada de pesca.

4) Entenas y velas descomunadamente grandes, aprovechan la más mínima brisa.

5) Mientras un tripulante va adujando la vela, el timonel llevá a puerto la embarcación con la estropada. Obsérvese el tamaño del timón.



A una orden del patrón los hombres acomodan la red para que toque el fondo y sacan una parte fuera del agua, así los peces, aunque salten, no puedan escapar. Luego se van acercando unos a otros y el círculo toma la forma de un largo corredor, vuelven a bordo sea nadando o caminando y ayudan a sus compañeros a recoger la red.

Cuando se realiza esta tarea se colocan todos de una misma banda y el borde del barco está debajo del agua, haciendo la cubierta y la carroza con forma abovedada una especie de plataforma en la cual es imposible que haya enganches. La otra banda queda en posición horizontal siendo ese el lugar donde colocan en cestos el pescado.

Finalizada esta operación y entonando cantos, ya hacia el mediodía retornan a la costa donde el pescado será vendido en el mercado o a los camiones frigoríficos que están esperando.

Mi breve experiencia

En la salida que hicimos con Abdel tuve que, al igual de lo sucedido en Puerto Montt, Chile; esconderme para no ser visto por las autoridades militares ya que no es posible para los occidentales, salvo varios días de papeles, embarcarse en esta región militar. Así es que con turbante y encerrado en la cabina creí que iba a morir de asfixia. Realmente navegar a 6 nudos con semejantes velamen y carga me produjo una sensación muy especial, mezcla de placer y miedo al ser consciente que cualquier cosa que pasase podría convertirse en otro desaparecido más, y como explicación tan solo "Así lo quiso Alhá".

Le comenté a Abdel mi intención de colaborar y me contesta que mi mayor ayuda, ya que sé nadar, era saltar al agua con la red. Realmente me pareció una idea magnífica dado el calor. Es así que me tocó el tercer turno, no fue tan sencillo ya que cuando comenzamos a recoger la red sentía pánico tan solo de pensar lo que pasaría si me tropezase y por culpa mía se escape toda la pesca. También pensaba en que me encontraba descalzo y en cualquier momento una lata o algo podía cortarme un pie.

Una vez a bordo nuevamente comenzaron a recoger la red, lamentablemente ésta se engancha y se rompe. Todos comienzan a gritar dando indicaciones, pero el daño ya está ocasionado. Abdel se resigna mirando hacia el cielo, creo que pensando en Alhá y da la orden de ir a desengancharla con la consiguiente pérdida de peces. De cualquier forma completaron 2 canastos de unos 30 Ks. cada uno. En total son una 60 L. Egipcias (45 ds.) a repartir entre 3 personas y una red rota. Al volver a puerto se dividen las taras, algunos irán al mercado, otros preparan algo de comer, Abdel se queda reparando la red; a mi me espera Said que me obliga a guarecerme del sol, en un café cercano del lugar donde amarramos.

Nuestra salida no duró más de dos horas debido a que en la pri-

mera oportunidad nos quedamos sin red, pero sino por lo general son de 6 a 8 hs. de duración.

Realmente creo que Alhá se compadeció de mi salud y nos hizo retornar rápidamente.

Así y todo me siento muy mal, la cabeza da la sensación de latir. En estas latitudes, el sol se convierte en un enemigo. Mi estado es tan solo comparable a cuando bajábamos del camello después de 8 a 9 hs. de marcha por el desierto cuando con Marcelo Gisnodi decidimos ver que era una caravana de camellos y que se sentía. En sí lo que se siente es un malestar general, dolor de cabeza por el sol, piernas acalambradas y gracias al bamboleo del camello y la montura de madera, el trasero en pedazos. Además de estar pendientes del camello que sigue en la fila ya que tienen la fea costumbre de morder. Se depende totalmente del camellero, sea para descender o ascender y a consejo no intentar hacerlo por cuenta propia. El resultado puede ser una violenta caída ante la risa de los árabes presentes.

Me llamó siempre la atención como en todos estos lugares de mucho calor sea en Egipto, Marruecos, Brasil, Perú los nativos se regulan y no ingieren casi agua. Siempre me aconsejaron que trate de aguantar hasta la tarde ya que si uno comienza a tomar durante el día la necesidad de beber más se hace desesperante.

En la orilla del lago se puede ver como arman nuevas "marzalas" o reparan las viejas. Son de madera, por lo general Eucalipto aunque utilizan toda la que encuentran. Es interesante con el cuidado que desgüazan las más viejas, las partes que se encuentran en buen estado serán utilizadas nuevamente, la madera vieja se convertirá en carbón vegetal.

Veo llegar un viejo árabe vistiendo harapos con su infaltable turbante que trae un incensario, interpele a Abdel y me dice: "Es muy importante, va a quitar los malos espíritus de los elementos que utilizamos para pescar". Luego de presenciar como desparrama su incienso y recibe unas monedas a cambio, lo veo dirigirse hacia una embarcación en construcción.

Desde el café observo un espectáculo imponente, cientos tal vez miles de embarcaciones se van juntando a lo largo de la costa con sus cascos blancos, palos muy altos, largas entenas, redes y velas puestas a secar, a lo lejos se ven más velas que se van acercando. Podría decir que eclipsan el recuerdo de las pirámides de Giza o el valle de los reyes.

El futuro de estos veleros es promisorio, no creo que puedan ser suplantados. Aprovechan perfectamente la energía eólica, su forma debe haber ido evolucionando a través del tiempo hasta adaptarse perfectamente a la función que deben cumplir y gracias a ellos, miles de personas tienen su sustento asegurado, en una región del mundo donde el hambre azota como una epidemia.



