

SIN FRONTERAS



SIN FRONTERAS

Y otros relatos

Gustavo Cuervo

INTERfolio

ÍNDICE

Prólogo de Sebastián Álvaro 9

Europa

Sin fronteras 13
Primer viaje, primer amor 29
Más allá del telón de acero 44
Las dos entradas mágicas de Viena 59

Africa

Unos yanquis en tierra de Alí Babá 67
De exploradores, culturas y guías 104
Sahara 117

Asia

Atravesando la Gran Muralla china 127
Dolor de alma, dolor de cuerpo 158

América

Made in USA 184
De Piura al cielo 203
Noche patagónica 221
Prisioneros de la sal 240

Oceanía

Los ligones de Sidney 266



Sebastián Álvaro

Creador de Al filo de lo imposible

HE SIDO VIAJERO y motero desde que tengo uso de razón. La primera vez que me fui de casa tenía seis años, aunque la Guardia Civil me devolvió a mis padres unas pocas horas después, y la pasión por las motos me la contagió mi padre, que la utilizaba como una herramienta, fuese para llevar pedidos del almacén de materiales de construcción con su motocarro o para ir a visitar a su hijo a los campamentos de la sierra a lomos de una magnífica Lube. Viví de forma natural que a los nueve años comenzara a viajar, que a los doce llevase una moto más grande que yo y que a los dieciséis escalase en las placas de granito de la Pedriza. Viajes, motos y montañas han sido, y son, las pasiones en torno a las cuales se ha ido desarrollando mi vida. Así que cuando mi amigo Gustavo Cuervo me propuso la idea de encabezar

estas páginas acepté encantado. Pues, como otros muchos, Gustavo pertenece a esa generación que descubrió en los viajes la fascinante posibilidad de internarse en paisajes, gentes y culturas muy diferentes a los que habitualmente nos rodean, y a veces nos aplastan, de disfrutar y enriquecerse con el contacto de lo diferente y, sobre todo, con el conocimiento de los propios límites. Así se ha moldeado mi buen amigo Gustavo Cuervo: un buen tipo con el que he compartido, gustos, aficiones, motos y viajes. Es decir, buenos momentos, pero también situaciones muy duras, como la que vivimos en Pakistán recorriendo en moto la Karakorum Highway, uno de esos viajes entre las montañas más altas del planeta que ningún motero debería perderse... pero esa es otra historia, que dejo que Gustavo os la cuente.

Porque este es un libro de historias de viajes y de anécdotas, de miradas curiosas de un joven que descubre un mundo nuevo al tiempo que viaja, es decir, que aprende a tener siempre una doble mirada: hacia dentro y hacia fuera. En realidad es una búsqueda, la única forma en que el viaje nos enriquece. Recorriendo en moto el desierto de Gobi con Gustavo compartimos la emoción de una de las últimas formas de recorrer caminos, esa que nos transmitieron aquellos últimos chalados en sus locos cacharros. Es probable que alpinistas y moteros estemos condenados a desaparecer en un mundo que ha elegido la seguridad y el aburrimiento como señas de identidad. Pero fueron la curiosidad y la incertidumbre quienes nos hicieron prosperar como especie. Pero nosotros, siguiendo el lema del explorador británico Ernest Shackleton, resistiremos y

seremos «condenadamente optimistas». Seguiremos persiguiendo utopías y embarcándonos en viajes imposibles. Pues la vida, como ocurre con la moto, no se recorre por una recta aburrida y previsible, sino por sinuosas curvas que nos hacen estar alerta ante la incertidumbre del camino que se nos abre delante de los ojos, quizás lleno de peligros, pero que vamos descubriendo, atentos, vivos y fascinados, en cada tumbada. El verdadero viajero debe estar dispuesto a acometer su camino con curiosidad y preparado para hacer frente a cualquier contratiempo.

Esa es la enseñanza de este libro que tienes ahora entre las manos.

Leer y viajar son de esas pocas cosas que distinguen a los seres humanos de los otros primates, junto a unas pocas más como el arte, la religión, el amor, la pasión o la risa. Este libro es una de ellas, de esas que fomentan ese primitivo sentimiento infantil y la sed de viajar; porque este libro, te aviso, amigo lector, avivará tu curiosidad y con ella el deseo de perderte en el evocador interior de cualquiera de estos destinos.

Pero gracias a los viajes y a los libros he llegado a conocer cosas de mí mismo y de las personas con las que estuve, que de ningún otro modo podría haber percibido. Son historias como estas que vas a afrontar ahora: apasionantes, que se desarrollan en paisajes extraordinarios, historias capaces de transmitir emoción y sentimientos. Es allí, en aquellos horizontes perdidos, donde se encuentra la esencia del viaje. Porque leer y viajar nos hacen gozar de ese tiempo apasionado que nos permite, en palabras de Paul Émile Victor, «robarle tiempo a la muerte».



Europa

Sin fronteras

1977

LAS FRONTERAS RECORTAN EL MAPA del mundo en países, regiones y, a veces, hasta pueblos. Son rayas, sólo líneas que no dejan de ser una representación abstracta, dibujadas sobre un papel por políticos y mantenidas por militares, que intentan separar paisajes, a veces vecinos y en muchas ocasiones estilos de vida para que se cuezan en su propio jugo dentro de los límites cerrados entre ellas. Resulta curioso pasar unos minutos mirando el mapamundi, fijándose en las fronteras con que se ha marcado la corteza terrestre y

hasta los mares. Cuanto más antigua es la civilización que habita un territorio, más retorcida y complicada resulta la frontera, indicativo de que reyes, políticos y ejércitos las han movido repetidas veces en su permanente disputa por cada palmo de terreno. Los países nuevos, nacidos del concepto colonizador, tienen fronteras rectilíneas. Siguiendo paralelos o meridianos, aquí es esto y aquí lo otro. Líneas que ni siquiera tienen todavía el poso de la historia para confirmarlas, decididas en un despacho a miles de kilómetros de distancia de donde se marcan y, la mayor parte de las veces, por gentes que ni siquiera estuvieron allí nunca.

Prescindiendo de si están bien o mal, lo que llevaría a un largo y tedioso debate, lo cierto es que están ahí, y, hoy por hoy, son necesarias según el sistema de civilización que nos hemos dado. Mas, si estas fronteras son un invento de la Humanidad, hay otro tipo de fronteras que son mucho más rígidas e infranqueables que la más férrea de las barreras físicas protegidas con antitanques y minas. Son, sin embargo, fronteras inmateriales, invisibles a simple vista, auténticas murallas sin una sola huella física. Son las fronteras espirituales que cada individuo nos vamos construyendo y reforzando con el correr de nuestras vidas. Fronteras de derecha y de izquierda, de demócrata o dictador, de religioso o ateo, de familia y amigos. Estas fronteras siempre van contigo y da igual que estés en mitad de un desierto que nadie sabe muy bien a qué jurisdicción pertenece, tus fronteras están contigo siempre.

Cuando buscamos un título para este libro, le di muchas, muchas vueltas. Casi siempre resulta difícil expresar en una o pocas palabras el contenido que luego

despliegas en miles de palabras, centenares de frases y, como en este caso, un puñado de vivencias organizadas en capítulos. Le di muchas vueltas. Tenía que tener la palabra viajar –al fin y a la postre, esto es un libro de relatos de viajes, pero no encontraba cómo casarla. Casi al final, me decidí por *Viajando sin fronteras*, que evolucionó a *Viajar sin fronteras* y, por indicación de mi editor, se quedó sólo en *Sin fronteras*. Me gustó al principio y cada vez me gusta más.

Para que el título de la obra completa tuviera sentido, lógicamente, pensé que debería escribir un capítulo sobre las fronteras en general, ya que todas y cada una son muy particulares. Podía elegir entre muchos de los lugares del mundo donde las fronteras entre un país y otro, entre un guerrillero insurgente y un militar oficial, me han proporcionado anécdotas imborrables. Para que no fuera una sola, decidí que fueran varias superadas en el mismo viaje, con lo que de inmediato recordé los viajes por Centroamérica, donde un puzzle de países fracciona en pedazos la parte más estrecha y pequeña de todas las Américas. Todo viaje norte-sur, o sur-norte por América provoca en las fronteras centroamericanas sucesos memorables. Para colmo, allí se da la circunstancia que hay una frontera terrestre realmente infranqueable entre Panamá y Colombia. La espesura de la selva de Darién, con sus miríadas de insectos ponzoñosos, su humedad, los bandoleros y los narcotraficantes, las aguas pantanosas y los manglares insalubres, no hacen fácil el trazado de una carretera, lo que, unido a la falta de interés político por parte de ambos países de tener contacto físico mediante un cordón umbilical que los

comunique, la convierten en una frontera terrestre imposible de franquear. Si vas del sur al norte, tendrás que pasar la aduana en alguna ciudad con zona franca colombiana. Allí la brigada antidroga te registrará hasta debajo de las muelas para que no exportes drogas hacia el norte; y si es al revés, en Panamá también te miran todo, por si acaso, y para no despintarse de sus homólogos los aduaneros del sur. O sea, que antes de coger un avión, si vas en moto, o un barco, si vas en automóvil, tendrás que pasar una de las aduanas más complejas del Nuevo Continente. La frontera en este caso es sólo una raya en el mapa imposible de trazar entre la densidad verde del bien llamado Tapón de Darién.

No estaría mal escribir de Centroamérica, tengo buenas anécdotas de un viaje por esas tierras. Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala, El Salvador y Belice ocupan en total menos territorio que España y dan para mucho. Cruzar todos estos países y sus aduanas, dos por cada Estado, en un solo viaje te permite entrar en contacto con el abigarrado mundo fronterizo. Un lugar donde se encuentran personajes de todo tipo y se producen situaciones de lo más curiosas. Lo pensé mejor y me decidí por Europa. Sí, esa Europa sin fronteras del siglo xxi que no era tal hace apenas unos decenios. El Viejo Continente ha sido, según la historia, el más convulso. Guerras sucesivas y prácticamente continuas han movido las líneas fronterizas hasta finales del siglo xx y aún hay zonas en disputa. Increíble, pero cierto; y más cierto, que muchos interesados, nacionalistas de aldea, aún se empeñan en nuestro agotado Viejo Continente en levantar otras nuevas. Lo peor de todo es que algunos borregos, incapaces de discernir por sí

mismos y valorar lo que unos y otros afirman y desean, aún los siguen y los jalean. Los engañan haciéndoles creer que así mantendrán más su identidad, dejándose dirigir por un iluminado que los salvará de su propia historia y les dará ventajas y privilegios sobre otros vecinos, o sea, como en la Edad Media y sus reinos de taifas, pero navegando por Internet.

Corría el verano del año 1977 y me lancé a mi primer viaje largo en motocicleta. Recién cumplidos los 18 años de edad, el carné de conducir impoluto, el alma casi virgen y el espíritu ansioso de nuevas emociones. Partimos en plena noche, mucho antes de amanecer, con el objetivo de la jornada de llegar hasta Francia por la frontera de la Junquera. Éramos cuatro, en dos motos españolas de pequeños motores de 250 c.c. y ciclo de dos tiempos. Dos motos especializadas para carreras de enduro (todoterreno) a las que muy malamente habíamos colocado unas maletas y un montón de equipaje colgando por todas partes. Raid Siete Países, lo llamamos. Pretencioso nombre, aunque nos sonaba hasta humilde a los cuatro jóvenes avariciosos de vida. En el rutómetro previsto habíamos sumado más de siete mil kilómetros de mapa.

Para los que no hayan tenido el privilegio de vivir la evolución de la motocicleta durante el último cuarto del siglo xx, sólo apuntar algunos detalles técnicos. Eran motos de fabricación nacional que no tenían batería. Toda la electricidad que podían generar con un plato magnético rotante acoplado a la punta del cigüeñal y su correspondiente conjunto de bobinas interiores fijas era inmediatamente consumida, tanto para el encendido en la bujía como para

las luces, y si no, simplemente la energía eléctrica «desaparecía». No se guardaba en acumulador alguno. Esto quiere decir que, si el motor giraba rápido, había mucha corriente y las bombillas lucían más y, si giraba más lento, a menos revoluciones, pues la luz que ofrecía el faro más bien se asemejaba a una vela que a la de un foco. El proceso lógico al llegar a la entrada de una curva es decelerar y por tanto quedarte a oscuras en el momento más inoportuno. El truco: bajar alguna marcha, conseguir más revoluciones de motor y aprovechar el fogonazo para meterte en la curva y, con suerte, ver algo. Esto no era problema; al fin y a la postre, las motos de cuatro tiempos «gordas» y hasta con batería eran un privilegio de algunos pocos muy afortunados de clases privilegiadas. Nosotros estábamos acostumbrados a viajar sin luz, así que, sin problema. El motor de arranque era una palanca. Jóvenes y robustas piernas eran capaces de mandar lejos cualquier cosa con una patada y mucho más poner en marcha un sencillo motor monocilíndrico. Sin problemas. Los frenos de disco eran aún cosa del futuro. Unos tambores con zapatas interiores y a correr. Eso, a correr, porque lo que es parar era difícil con este sistema, especialmente por el tamaño reducido que montaban las motocicletas de campo o de motocross, que era como se llamaban entonces. Nuestra frase de consuelo y ánimo era «frenar es de cobardes», así que por esta parte también sin problemas. Respecto a la ergonomía, palabra que aprendimos mucho más tarde, solucionamos el asunto fácilmente. Sustitución del gran manillar de motocross por uno mucho más pequeño «dos piezas» sujeto a cada una de las barras de la horquilla. Si en lugar de llevar los brazos abiertos abra-

zando el aire, los llevas cerrados, casi con los puños juntos, hasta te puede dar la sensación de que eres supermán y vuelas por la carretera. Solucionado. De carenados y esas cosas ni hablamos, ya que simplemente no existían y una pantalla de plástico era cosa de carteros, nunca de agueridos moteros. Valga esta pequeña introducción técnica para que el lector, especialmente el aficionado de principios del siglo xxi tenga idea de las máquinas que nos llevaron a descubrir la rutas de Europa. Mucho más fácil y generalista es situar el tiempo en el contexto histórico. Aún no hacía dos años que había fallecido el dictador Francisco Franco y sobre España, en pleno cambio político social, se cernía un futuro incierto.

La carretera de Barcelona, la N-II, de Madrid a La Junquera era por entonces una carretera del plan Redia, es decir, doble sentido de circulación y arceles en la mayoría del recorrido. Su trayecto aún se apoyaba plenamente en la red viaria del siglo XVIII, a su vez basada en rutas milenarias trazadas por los romanos mediante el enlace sucesivo de pueblos vecinos siguiendo el camino más seguro y orográficamente más sencillo. En la madrugada de nuestra partida, el doble carril para cada sentido de marcha se acababa antes de alcanzar Alcalá de Henares, apenas a veinte kilómetros de la capital. A partir de ahí comenzaba un muy largo viaje entre camiones. Dos pequeñas motos de poco más de treinta caballos de potencia, con dos personas montadas y sobrecargadas de equipaje, no son la mejor manera de batallar con un intenso tráfico de camiones. Olor a humo y gasóleo mal quemado nos avisaban, antes de verlos en las cuestas arriba, de que pronto llegaríamos a

la trasera de un camión, al que, por supuesto, no veíamos en plena noche; en las rampas descendentes, era el olor a frenos quemados, a zapatas tostadas lo que nos avisaba de su presencia. Aun con todo, avanzamos a buen ritmo, aprovechando el amanecer hasta que, antes de Alcolea del Pinar, la Ossa tuvo su primer pinchazo en la rueda trasera. Bueno, no pasaba nada, llevábamos de todo, herramientas cuyo peso total superaba los 25 kilos y casi otros tantos de recambios, así que en pocos minutos, con la experiencia que daban las carreras en las que competían mi hermano y nuestro amigo Carlos, cambiamos la cámara, conservando la pinchada para repararla con un parche más adelante. En la siguiente parada forzosa, apenas superamos Calatayud. Un nuevo pinchazo en la misma rueda. O teníamos mala suerte o algo no andaba bien, así que, al desmontar el neumático nos dimos cuenta de que eran los propios radios de la rueda los que se clavaban en la cámara provocando el pinchazo. Demasiado peso. No había muchas soluciones para un problema de tal calibre, así que con paciencia y tino apretamos todos los radios y los repasamos uno a uno con una pequeña lima. Continuamos viaje. La operación la tuvimos que repetir otras cinco veces más a lo largo del día. Por último, con nuestra provisión de cámaras agotada, optamos por cortar a lo largo una de las cámaras, ya varias veces parcheada y ponerla como forro protector de los radios y conseguimos hacer los últimos cien kilómetros sin tener que volver a repararla. ¡Funcionaba! Habíamos conseguido llegar en dieciséis horas hasta las proximidades de Mollerusa, en Lérida, totalizando una media de veintiocho kilómetros por hora. Como también portábamos

una notable intendencia de alimentación, acampamos en un campo de frutales, cenamos y pasamos nuestra primera noche riéndonos.

—Hemos llegado a la mitad de lo previsto, así que, a esta media, en lugar de siete países visitaremos sólo tres y medio. Mañana será otro día.

Y lo fue. Desde bien temprano, nos pusimos de nuevo en marcha con la intención de recuperar el tiempo perdido, lo que situaba nuestro objetivo diario en las proximidades de Mónaco. Esta jornada fue mucho mejor, sólo pinchamos una vez, y ya conseguíamos mantener una velocidad de crucero aceptable, en torno a los noventa por hora, lo que no era poco. Superamos nuestra primera frontera, sellos en los pasaportes incluidos, entre España y Francia, con las sonrisas de los bigotudos guardias civiles españoles y la suspicacia de los gendarmes franceses. De un lado, un país buscando salir de su atraso histórico; del otro, uno de los grandes de Europa. Al sur, carreteras sin pintura y con escasas señales; al norte, buen asfalto, guardarraíles y hasta capta-faros. La primera frontera de este viaje marcaba claras diferencias. El fuerte viento de la Camarga y la lluvia fueron en esta jornada los encargados de desbaratar nuestros planes. Llegamos hasta Aix-en-Provence, todo un éxito, y nos metimos en un camping, todo un lujo. Para entonces ya nos habíamos dado cuenta de que las visitas turísticas sólo serían meras anécdotas en este viaje. En dos días sólo habíamos visto lo que desde la carretera se podía divisar, y no tenía pinta de mejorar mucho.

Nuevo día y nuevos problemas. Al ir a cambiar dinero en efectivo en un banco —ya que entonces los humildes no

teníamos tarjetas de crédito, algo que decían que ya existía—, en un atasco le di un golpe a un coche con la maleta, rompiéndole un intermitente. Follón de seguro y un nuevo retraso, aunque al menos no tuvimos que pagar en efectivo, como nos reclamaba el conductor. Entonces —lo que ya parece muy lejano— cada país tenía su moneda propia y en un viaje como el nuestro, si salías con mil pesetas y sólo las cambiabas para tener dinero de cada nación, acababas con apenas sesenta pesetas, sólo por las comisiones y gastos bancarios, sin comprar nada de nada.

Nos pusimos de nuevo en marcha. Lo de circular por las autopistas de peaje era algo a lo que habíamos renunciado desde el principio, por simple balance financiero. No había presupuesto para esas exquisiteces, pero no tuvimos más remedio que hacerlo en algunos tramos, ya que viajar por la Costa Azul fuera de autopista es un martirio de atascos continuos y semáforos, y la media era aún peor que la del primer día. Pasamos por Mónaco, donde un trajeado portero no tardó en echarnos de la puerta del Casino, donde sólo paramos a hacer unas fotos. Con aquellas pintas que lucíamos, espantábamos a sus refinados clientes. Nosotros pensamos que con lo que costaba el traje que llevaba el portero nos pagaríamos todas nuestras vacaciones, y aún nos sobraría algo.

De inmediato alcanzamos la frontera con Italia. Otra gran diferencia, en este caso más de carácter que económica. Como un trago de agua fría en plena canícula, sentimos la satisfacción de entrar en la península transalpina. Aquello era más como lo nuestro. Gente simpática y fácil de entender por idioma y por gestos. Motos, muchas motos en

las ciudades y pueblos, así que tras pasar por Génova y su puerto, donde nos comimos nuestra primera pizza auténtica, recalamos en un camping de gran ambiente motero. Allí, con colegas de varias partes de Italia, nos enteramos de que había una concentración muy famosa en Siena, y, aunque no entraba en nuestros planes, los cambiamos para llegar a tiempo a la reunión.

Varios centenares de motos se reunieron en una divertida concentración. Descubrimos que en esto también estaban por delante; la inmensa mayoría eran motos de gran cilindrada, como mínimo necesitábamos reunir todos los centímetros cúbicos de nuestras dos motos para alcanzar el cubicaje de la más pequeña motocicleta que conducían nuestros nuevos amigos italianos. Una de las actividades estrella era la visita a unas bodegas y para tal menester nos llevaron en autocar de lujo a la ida y en sencillo autobús a la vuelta, por aquello de que los efectos etílicos y las curvas solían provocar más de una devolución de los caldos ingeridos en grandes cantidades. Otra diferencia fue a la hora de la entrega de los trofeos. Éramos los pilotos y pasajeros más lejanos, de eso no había duda, pero la aplicación de las normas de la FIM (Federación Internacional de Motociclismo) nos dejó sin trofeo oficial por insuficiencia en el número de conductores (mínimo, tres) así que la Organización nos otorgó un trofeo de consolación; una enorme copa que deberíamos transportar por media Europa y que más de una vez nos serviría de asiento.

Continuamos hasta Roma, hicimos una rápida visita a San Pedro, pasamos por la Fontana de Trevi, arrojamos la moneda y carretera y manta hacia el norte, en dirección

a Venecia. Otra nueva sentada de no sé cuántas horas. Es curioso, pero las vibraciones que resultan tan molestas para las manos y el trasero dejan de sentirse con el paso del tiempo, cuando no les haces caso. Posiblemente sea porque los nervios se adormecen, insensibilizándose. La Ossa ya no pinchaba, pero la Montesa, que iba demasiado fina de aceite, tuvo un «enganchón». Es decir, gripó su pistón con su temible sonido característico. Sin problemas. Entre los muchos kilos de recambios, también contábamos con un pistón de repuesto, así que, en el arcén, desmontamos culata y cilindro, sustituyéndolo en poco tiempo. Al poner el motor en marcha, funcionaba, pero con un ruido espe-luznante. Resultó que el cilindro ya estaba rectificado una vez y el pistón era estándar, así que subía y bajaba con un campaneó que no presagiaba nada bueno. Con este soniquete, salimos de Italia e intentamos entrar en Suiza.

Le teníamos ganas a ese país capaz de mantenerse neutral en las dos guerras mundiales que asolaron Europa. Capaz de tener una guerra abierta justo al otro lado de sus fronteras mientras en su interior sus ciudadanos se enriquecían con los tesoros que unos y otros llevaban a esconder entre sus límites. Un estado que acabó por ley con las competiciones de motor en circuito en todo su territorio tras el luctuoso suceso de las «24 horas de Le Mans» (Francia) de 1955, cuando un automóvil de competición ocasionó la muerte de ochenta y tres espectadores. «Los suizos que quieran ver correr coches o motos, que se vayan fuera.» Hasta el año 2007, el parlamento no derogaría esta ley por noventa y siete votos a favor y setenta y siete en contra, aunque en la práctica no se ha celebrado ningún

Gran Premio en territorio helvético desde hace ya más de 50 años.

Los aduaneros italianos nos dejaron salir, pero los suizos, al oír el ruido irregular del motor de la Montesa, nos negaron el paso.

–Es solo la bujía –alegamos.

–Pues arreglen el problema en Italia y vuelvan con ello solucionado.

Mal asunto. Hicimos el paripé y regresamos al rato, cuando vimos que el estricto aduanero se había marchado. El nuevo policía nos dejó pasar, sellando nuestros pasaportes, de modo que, en el primer camino que encontramos, nos metimos para plantar nuestras tiendas. El plan para el día siguiente era despertarse al alba, o sea, como siempre, pero empezar reparando el pistón gripado con lija finita y agua, artesanía pura. Lo montamos y perfecto, ni un ruido, así que el nuevo objetivo era salir cuanto antes de aquel país tan caro. Imposible hacer ni una noche más allí, ni comer ni cenar, ni ná. Un repostaje de combustible a precio desorbitado fue todo nuestro gasto en el país de la banca, que sólo se quedó con uno de nuestros billetes.

Salimos de Suiza y entramos en Alemania. Una frontera sencilla, organizada, impoluta, seria y aburrida. Sólo tuvimos que detenernos en la caseta de cambio de moneda, ¡otra vez! A estas alturas, con seis fronteras superadas y el doble de aduanas, ya me preguntaba por qué tanta barrera. Lo que no me podía imaginar es que más de treinta años después, cuando prácticamente no quedaba ni una sola aduana en Europa Occidental, casi todos usamos la misma moneda y hasta hace tiempo que desapareció el Telón de