

PROLOOG

‘Naar Zuid-Amerika?! Is dat niet gevaarlijk?’

‘In Brazilië worden elke dag mensen doodgeschoten. Hebben jullie wel een wapen bij je?’

‘Je kunt niet naar Colombia, weet je dat? De FARC-rebellen daar zaaien terreur.’

‘Ik zou sloten op de motorkap zetten, anders jatten ze de accu’s.’

‘Heb je wel metalen roosters voor de ramen gezet, of een andere constructie gemaakt tegen inbraak?’

‘Pas op voor de politie, die is hartstikke corrupt. Zorg dat je voldoende kopieën van je documenten bij je hebt, zodat je die kunt overhandigen en ze de originelen niet inpikken.’

Na onze drieënhalf jaar durende overlandreis via Iran, Pakistan en India naar Zuidoost-Azië¹ laten we ons niet makkelijk afschrikken door de angsten van anderen. Op onze eerste reis hebben we geleerd en ervaren dat we, als mensheid, veelal het onbekende vrezen, maar dat zodra het persoonlijke contact er is de muur van wantrouwen in stukken uiteenvalt en er openheid, gastvrijheid en hulpvaardigheid voor in de plaats komen.

Dat zal in Zuid-Amerika ook wel zo zijn, toch?

Een nieuw continent, een nieuw avontuur



3,5 jaar
70.000 Kilometer
40 grensovergangen
jan 2007 - juni 2010

BUENOS AIRES

‘Stap in,’ zegt Patricia en sluit de achterklep van haar auto, waar we onze rugzakken in hebben gezet. Coen gaat voorin zitten, ik kruip achterin. Patricia draait de sleutel om en schiet de weg op. In Argentijnse stijl rijdt ze van het vliegveld van Buenos Aires naar huis: met haar voet diep op het gaspedaal en strak sturend van links naar rechts, afhankelijk van waar er ruimte is op wegen zonder strepen, maar ze springt op de rem voor ieder rood stoplicht dat op elk pietluttig kruispunt staat.

‘Niemand verleent voorrang dus zonder al die stoplichten krijgen automobilisten uit zijstraten geen kans om de weg op te draaien,’ licht ze toe.

We krijgen een spoedcursus autorijden in Argentinië. Linksaf slaan mag bijna nooit. Je steekt het kruispunt over en bij de volgende straten sla je rechtsaf, rechtsaf en rechtsaf – het helpt dat de stad in vierkante blokken is opgedeeld – en dan sta je weer op je oorspronkelijke kruispunt voor het stoplicht, waar je dan recht kunt oversteken en in je gewenste straat uitkomt. Tenminste, als het geen eenrichtingsweg is de verkeerde kant op – vijftig procent kans. Richtingaanwijzers gebruiken Argentijnen nauwelijks en op remlichten kun je beter niet vertrouwen. Hoewel er wettelijk zoiets als een APK bestaat, wordt die niet gehandhaafd.

Met het hart in de keel arriveren we in Temperley, een voorstad van Buenos Aires, waar Patricia woont met haar Argentijnse man Fernando. Coen en Patricia kennen elkaar uit Nederland en delen een liefde voor motorrijden. Toen we het plan hadden om de Land Cruiser van Maleisië naar Argentinië te verschepen, nam Coen contact met haar op en een uitnodiging volgde.

Het is januari en daar we op het zuidelijk halfrond zitten, is het hartje zomer. In de tuin duiken we onmiddellijk het zwembad in, de ultieme plek om een jetlag naar de achtergrond te laten verdwijnen. Dobberend in het koele water probeer ik tot me door te laten dringen dat we op het startpunt staan van een nieuw avontuur. Het komt nog niet helemaal binnen.

Ons eerste plan kreeg precies vier jaar geleden vorm, toen we in Duitsland een bijna twintig jaar oude Land Cruiser kochten en die in een sneeuwbus naar Nederland reden². Vier maanden later was die auto

met inhoud alles wat we nog bezaten en verlieten we Nederland met een vaag plan om naar het oosten te rijden, naar Zuidoost-Azië, voor een jaar of twee. Wie had kunnen bevroeden dat een reizend bestaan, en de vrijheid die dat bracht om elke dag opnieuw te kiezen wat we wilden doen en waar we wilden zijn, ons zo zou bevallen? Wij niet. Ruim drie jaar na ons vertrek bereikten we de oostelijke grens van het Aziatisch continent, in Vietnam.

Het was tijd om de vraag te beantwoorden die in de lucht hing: Wat gaan we doen? We spraken een wirwar aan gedachten uit om tot een beslissing te komen. Een huisje-boompje-beestje leven in Nederland opbouwen was geen optie, wat dan wel? We waren moe van de handen-en-voeten interacties, van het niet of nauwelijks verder komen dan de dagelijks terugkerende ‘Waar kom je vandaan, ben je getrouwd, heb je kinderen?’ gesprekken, omdat wij de lokale talen niet spraken en de plaatselijke bevolking veelal geen of weinig Engels. En we waren moe van de drukte, Zuidoost-Azië is een zeer dichtbevolkt deel van de wereld. We genoten van Azië’s eeuwenoude culturen en bezienswaardigheden, nationale parken, vriendelijke mensen en een ongelooflijke gastvrijheid, maar er groeide een toenemende behoefte om te reizen door wildernissen en de mogelijkheid om ‘gewoon’ met mensen te kunnen praten.

Met het gemak waarmee we vier jaar eerder besloten om naar Zuidoost-Azië te rijden, viel de keus op Zuid-Amerika bijna net zo snel. Het continent heeft weliswaar clusters van metropolissen en dichtbevolkte gebieden, maar we gaan ons richten op het grandioze Andesgebergte en het uitgestrekte Patagonië. In bijna alle landen spreken ze Spaans. Als we dat leren, kunnen we via Centraal- en Noord-Amerika naar Alaska rijden en met praktisch iedereen praten. We denken daar een jaar of vier over te doen.

MATE & ASADO

Vooralsnog is ons Spaans beperkt tot simpele kreten als hola, sí en no. Ik studeer braaf met behulp van Patricia’s schoolboekjes, maar daar we in Nederlandssprekend gezelschap zijn, komt er voorlopig weinig van dat Spaans terecht. Terwijl we in en om het zwembad hangen, vertelt Patricia over Argentijnse gewoontes, waaronder begroetingsrituelen.

Argentijnen geven elkaar een kus op de wang, ook mannen onder elkaar, en soms al bij een eerste kennismaking. Dat is voor ons Nederlanders in principe geen probleem, maar bij mij is er een Aziatische gereserveerdheid ingeslopen ten aanzien van het andere geslacht en die moet slijten. Wanneer Fernando thuiskomt, steek ik automatisch mijn hand uit om me voor te stellen.

Ik moet meer afleren na drieënhalf jaar reizen door conservatief Zuid- en Zuidoost Azië, waar ik gewend ben geraakt aan het dragen van lichaamsbedekkende kledij. De eerste ochtend wil ik gaan zwemmen maar als Patricia vertelt dat een medewerker van de ongediertebestrijding langskomt, houd ik mijn kleren nog even aan. Patricia loopt 'gewoon' in haar bikini rond terwijl er een vreemde man in de tuin bezig is. Hoe durft ze... Ik lach om mijn preutsheid.

'Mate?' vraagt Fernando, en houdt een kalebas omhoog waar een tuitje uitsteekt. Het drinken van yerba mate – niet uitgesproken als een Australische 'mate' maar als 'matte' – is een integraal en vooral sociaal onderdeel van de Argentijnse cultuur. Yerba zijn de gedroogde, versnipperde bladeren van een plant (*Ilex paraguayensis*) waarmee een voor mate geprepareerde kalebas wordt gevuld. De cebador, in dit geval Fernando, is verantwoordelijk voor het vullen van de kalebas met heet water uit een thermos en dan de kalebas aan een mede mate-drinker te overhandigen. Je drinkt de mate slurpend op door het metalen tuitje, bombilla geheten, en geeft de kalebas terug aan de cebador. Neerzetten op tafel hoort niet. De bombilla aanraken – behalve met je mond om te drinken – is heilig-schennis dus nee, die wordt tussentijds niet afgeveegd. We maken ons het mate drinken snel eigen en vinden de bittere drank lekker. De kalebas die we van Patricia cadeau krijgen, zijn we blijven gebruiken.

Terwijl we mate drinken, vertellen onze vrienden hun verhaal. In 2000 brak in Argentinië de zoveelste economische crisis uit en Fernando verloor zijn baan bij een bank. Omdat zijn vader Nederlander is, had hij recht op een Nederlands paspoort en hij besloot in Nederland een nieuw bestaan op te bouwen. Hij leerde Nederlands, vond een baan en ontmoette Patricia. Ze brachten hun vakanties door in Argentinië en Patricia zag de heimwee die Fernando had naar zijn land. Toen ze op een dag bij de Perito Morenogletsjer wandelden, zag Fernando president Néstor Kirchner lopen. Néstor was de hoop van Argentinië, hij had het land er de afgelopen jaren bovenop geholpen. Zonder enige schroom

ging Fernando het gesprek met hem aan. Ze spraken over de economische crisis, waarom Fernando in Nederland woonde en hoe graag hij terug wilde naar Argentinië maar wel een baan nodig had.

‘We hebben mensen zoals jij nodig om ons land weer op te bouwen,’ sprak Néstor. ‘Kom langs wanneer je in Buenos Aires bent, dan zal ik kijken wat ik voor je kan doen.’

Zo gezegd zo gedaan, Fernando ging op audiëntie, kreeg een baan aangeboden bij een bank, ze emigreerden naar Argentinië, en bouwen sinds vorig jaar hier hun bestaan op. Bestaat toeval, of kismet? Noem het wat het is, maar hoe bijzonder is het dat Patricia’s werkgever, een farmaceutisch bedrijf, een fabriek heeft in Argentinië? Ze kon bij haar werkgever in dienst blijven en hier aan de slag.

‘Wat zullen we eten?’ onderbreekt Fernando het gesprek.

‘Wat bedoel je? Het is negen uur, we gaan zo naar bed,’ antwoordt Coen.

Fernando lacht. ‘Welnee, we gaan eerst eten. En daar het jullie eerste avond in Argentinië is, vieren we dit met een asado, een barbecue. Coen, ga je mee boodschappen doen?’

We zullen leren dat het eten van de warme maaltijd om tien of elf uur, een tijdstip waarop wij normaliter in bed liggen, eerder tot het dagelijks ritme behoort dan een uitzondering is. De mannen zijn weg en ik voorspel Patricia dat we pas na middernacht zullen eten. Stuur Coen om een boodschap en je lijdt honger want zodra Coen een voor hem onbekende winkel binnenstapt, bestudeert hij elk product en verpakking. Coen noemt het nieuwsgierigheid, ik houd het op beroepsdeformatie van een grafisch vormgever.

Om half een nemen we onze eerste hap van de parrilla, zeg maar een mixed grill. Na de chorizo volgen Argentijnse lekkernijen waaronder bloedworst, dunne darm en biefstuk. Mayonaise, ketchup of andere sausen uit een pak zijn een belediging voor het Argentijnse vlees, dat het beste ter wereld is. De enige smaakmakers zijn zout en chimichurry, een zelfgemaakte saus van olijfolie en azijn met knoflook, peterselie en oregano. Bij het vlees eet je stokbrood en salade. Met een goed glas wijn erbij brengen Argentijnen zo lange zomeravonden en zondagmiddagen door in gezelschap van vrienden en familie.

Op de hoeveelheden vlees die de Argentijnen bij een asado verstouwen, kunnen wij een week teren. Na anderhalf jaar rijst en groente zijn we vergeten hoe zwaar vlees is voor je verteringssysteem. We krijgen buikpijn en mijn buik zwelt op als een opgeblazen ballon. Na twee we-

ken schreeuwt mijn lijf om darmvriendelijk eten en ik stel voor om te koken. Daar Patricia en Fernando laat terugkomen van hun werk, is het voor hen wellicht fijn om te kunnen aanschuiven zonder zelf eerst voor het eten te hoeven zorgen, voer ik als argument aan. Ik zoek naar een win-win situatie voor ons alle vier. Schatten als deze vlees-, pizza- en empanadaliëfhebbers zijn, zeggen ze ja tegen het idee en schrikken zich (denk ik) het apelazarus van de roerbakgerechten die ze op hun bord krijgen. We vinden een balans in de maaltijden en Coens en mijn darmen wennen aan al dat vlees en gesmolten kaas. Tegen de tijd dat we Buenos Aires verlaten zijn we, in dat opzicht, volleerd Argentijn.

DE STAD IN

Patricia en Fernando rijden samen naar hun werk en we kunnen met ze mee. Ze vertellen over de rijke buurten waar mensen in barrios cerrados wonen. In deze zogeheten ‘gesloten wijken’, omringd door muren of hekken met prikkeldraad, staan ruime, vrijstaande huizen, en ook enorme villa’s. Een zwembad in de tuin is er net zo normaal als een toilet in onze huizen. Bezoekers melden zich bij de bewaker die bij een toegangspoort zit.

De meeste andere inwoners van de Buenos Aires en omstreken, daarentegen, wonen in andere voorsteden. Daar zijn de wegen belabberd, de huizen schamel. Soms wijzen Patricia en Fernando naar een wijk die je ’s avonds beter kunt vermijden of waar je je autoramen dicht moet houden. Vanwege carjackings gaan bij veel auto’s de deuren automatisch op slot zodra je de auto start. In sommige wijken staat de politie toe dat je ’s nachts door rood licht rijdt omdat dat veiliger is dan stilstaan. We zien regelmatig een elektriciteitskabel over de weg waar een schoentje aan hangt, wat een teken is dat er gestolen goederen of drugs verkocht worden, aldus Patricia.

Wat doen we met al die verhalen? We hebben ze in Azië ook gehoord en nooit problemen gehad, maar Patricia en Fernando kennen te veel personen uit hun directe omgeving die zijn overvallen. We kunnen de ‘het is gevaarlijk’ verhalen niet afdoen met dat het wel meevalt, hoe graag we ook willen. Typerend is het aantal winkels en garages die tijdens openingstijden de deur open hebben, maar met traliewerk ervoor. Door de

tralies vertel je medewerkers wat je nodig hebt, en de boodschappen en betaling wissel je uit door een luik. Gewapende overvallen vinden met regelmaat plaats, zelfs bij de kleinste kruidenierwinkeltjes, waarvan je je afvraagt hoeveel geld daar te halen is. Later op onze reis zullen we zien en ervaren dat dit voornamelijk een probleem is van Buenos Aires en de voorsteden, niet in de rest van het land.

Patricia zet ons in de binnenstad af en rijdt door naar haar werk. Fernando neemt ons mee naar een café voor een kop koffie en een medialuna, een mini croissant of ander zoet broodje. Omdat de Argentijnen 's avonds zo laat eten, is zoiets kleins vaak hun ontbijt. Fernando wandelt naar zijn werk, wij gaan de toerist uithangen.

We wandelen naar Plaza de Mayo, genoemd naar de Meirevolutie in 1810 die fundamenteel was bij de onafhankelijkheidsstrijd van Argentinië die in 1816 werd gewonnen. Tot voor kort kwamen de Dwaze Moeders hier wekelijks samen om opheldering te eisen over hun vermiste kinderen die tijdens de militaire junta (1976-1983) waren verdwenen. Toen de moeders in 1977 voor het eerst protesteerden, verboden de soldaten hun om bij elkaar te staan en werden ze gedwongen om in beweging te blijven. Zo ontstond het lopen van rondjes rond de Pirámide de Mayo, een monument opgericht in 1811 ter ere van de eerste verjaardag van de Meirevolutie. De Dwaze Moeders droegen hoofddoeken van luiers om hun eenheid te symboliseren, en de op de grond geleverde afbeeldingen van luiers rondom de spierwitte herdenkingszuil herinneren daaraan. Diverse presidenten verleenden amnestie aan de toenmalige militaire leiders, maar de huidige regering lijkt serieus werk te maken van het opsporen van verdwenen personen en de Dwaze Moeders zijn daarom recent met hun protesten gestopt.

Aan het Plaza de Mayo staan de Casa Rosada – het werkpaleis van de president en bij velen bekend van de balkonscène met Evita Perón uit de musical Evita – en de Catedral Metropolitana de Buenos Aires. De originele kathedraal dateert uit de zeventiende eeuw en werd diverse malen her- en verbouwd. Het interieur heeft veel pracht en praal zoals dat een katholieke kerk in barokstijl betaamt. Hier ligt de grootste held van Argentinië begraven, generaal José de San Martín. Zijn zwarte sarcofaag staat hoog op een blok marmer waarover een Argentijnse vlag is gedrapeerd. Hij wordt bewaakt door drie witmarmeren beelden van

vrouwen die Argentinië, Peru, en Chili vertegenwoordigen, de landen voor wiens onafhankelijkheid San Martín vocht.

Over de mozaïekvloer met planten en bloemenpatronen lopen we langs de zijkapellen met (bescherm)heiligen. Ze doen mij denken aan het hindoeïsme met haar duizenden goden die in tempels worden aanbeden. Net als in India zijn er in het katholieke Zuid-Amerika pelgrimstochten naar heilige plekken en worden er processies gehouden waarbij gelovigen de heiligenbeelden door de straten dragen. Natuurlijk zijn er fundamentele verschillen in de manier waarop beide religies naar hun heiligen c.q. goden kijken, maar voor mij als buitenstaander is dat onzichtbaar en ik word keer op keer overweldigd door de intensiteit waarmee mensen tot beelden bidden en voel hoe belangrijk die in hun leven zijn. Ik vind het allemaal even prachtig om te zien. Zoals in India mensen uit eerbied een ‘namasté’ groet brengen wanneer ze langs een tempel lopen, of in Thailand een ‘wai’ (beide bestaan uit het tegen elkaar houden van de handen voor de borst en een eerbiedige korte buiging of knik maken met het hoofd), zo slaan katholieken een kruisje als ze langs een kerk lopen.

We struinen langs appartementencomplexen die aan honderd jaar oude wijken in Parijs doen denken met smalle balkons met decoratief ijzerwerk, sommigen vol met planten en bloemen. Op de begane grond zitten winkels en horecagelegenheden. De buurten zijn groen en schaduwrijk door bomen. Parken zijn een toevluchtsoord voor al die bewoners zonder tuin en in menig park liggen mensen te zonnen, met een mate in de hand. De binnenstad van Buenos Aires is mooi, schoon, in ontwikkeling en zwervers en bedelaars zien we nauwelijks.

Plaza General San Martín is genoemd naar de man die in de kathedraal ligt begraven. Het sfeervolle park ligt op een helling met lindebomen en de inheemse ombú die een gigantisch bladerdak heeft en een nationaal symbool van Argentinië is. Er zijn speeltoestellen en omheinde uitlaatvelden voor honden waar uitlaters elkaar ontmoeten en op bankjes zitten te keuvelen terwijl de honden spelen en uitrazen. Overal in de stad zien we hondenuitlaters lopen, vijf tot vijftien honden in het gareel houdend.

Aan de voet van het park prijkt een rode cenotaaf met zwarte plaquettes waarop de namen van overleden soldaten staan. Twee mannen in uniform bewaken het herdenkingsmonument voor de Falklandoorlog (1982), hoewel je met die omschrijving, naar het schijnt, een Argentijn

in vreedstijd tot vijand kunt maken. Dit is het Monumento a los caídos en Malvinas ('Monument voor de gevallenen op de Malvinas eilanden'). Aan wie de eilanden toebehoren is een uiterst gevoelige kwestie. Volgens de Argentijnen horen de Malvinas eilanden bij hen, ook nadat er een peiling onder de inwoners op de eilanden is gehouden waaruit overduidelijk bleek dat ze bij Engeland wilden blijven horen, die ze de Falklands noemt.

'Ach,' reageert daarop een vriend van ons met een knipoog: 'Eigenlijk behoren ze Nederland toe want het was een Nederlander die de eilanden ontdekte.' In 1600 voer Sebald de Weert langs de eilanden, zette ze op de kaart maar pikte ze niet in.

We keren met de trein terug naar Temperley. Op de perrons zitten bedelaars en venters. In de trein loopt de ene verkoper langs met hotdogs, een ander met ijsjes. De één geeft een demonstratie van hoe het dragen van een bepaalde gordel helpt bij het afvallen terwijl de volgende op zijn beurt wacht om met een gettoblaster te laten horen welke cd's hij verkoopt. Soms loopt er iemand langs, volwassene of kind, die een sticker, setje pennen, pakje zakdoeken, of iets anders kleins bij je neerlegt. De eerste keer willen we het teruggeven, maar de jongen negeert ons en gaat door met het uitdelen van zijn spullen. Na een paar minuten is hij terug en pakt ofwel de producten weer terug ofwel het geld dat mensen ervoor in de plaats hebben gelegd. Zodra er controleurs instappen, zijn er ineens een heleboel vrije zitplaatsen en beweegt een groep zich zo onopvallend mogelijk naar de volgende coupé, in de hoop te kunnen uitstappen voordat de controleurs hen betrappen.

WEERZIEN

Puerto Madero is de oude haven van de stad. De industriële haven is verplaatst en Puerto Madero is omgetoverd tot een jachthaven met oude pakhuizen verbouwd tot sfeervolle restaurants en cafés met terrassen. Achter de jachthaven zit de vestiging van CMA-CGM, onze verscheper. Twee dagen voor de aankomst van de container met onze Land Cruiser, met drie weken vertraging, betalen we daar de factuur en ontvangen het vrijwaringsbewijs. Nummer twee is EMBA, de douane. In de vijf uur die we wachten, worden er welgeteld vier mensen vóór ons gehol-

pen. Eenmaal binnen kopieert de beambte Coens identiteitspapieren en autopapieren en voegt daar nog een en ander aan toe, alles in tweevoud.

We zijn er klaar voor.

De container arriveert op een vrijdag en we hopen dat we diezelfde dag de Land Cruiser terug te krijgen, zoals is toegezegd. De beambte van het haven terrein ziet dat anders.

‘Moeilijk, moeilijk. Jullie situatie is ingewikkeld omdat jullie ter plekke de auto uit de container rijden in plaats van dat de container gesloten het terrein verlaat. Dat vraagt om voorbereidingen en die kunnen we pas maandag realiseren.’

Zo snel laten we ons niet afschepen en we vragen of er iemand is die Engels spreekt, dat vergemakkelijkt de conversatie. De Engelssprekende Nicolas beaamt het verhaal van zijn collega, dus vragen we naar de baas. De baas belt het telefoonnummer dat Coen hem overhandigt. Het is van een vrouw die hoog in de hiërarchie staat en Coen heeft haar nummer twee dagen geleden bij CMA-CGM gekregen. Ook zij werkt in eerste instantie tegen totdat Coen geduldig uitlegt dat we precies de stappen volgen zoals CMA-CGM die aan ons heeft voorgelegd, nadat zij die telefonisch met haar hadden afgestemd. Ze draait bij en we kunnen over twee uur de auto ophalen. Wie de omslag snapt, mag het zeggen, maar wij zijn blij.

Op het haven terrein brengt een busje ons naar de container. Het zien ervan brengt een brok in onze keel. Ons huis op wielen, na bijna twee maanden hebben we hem terug! Met behulp van medewerkers is de container in een mum van tijd open, de auto bevrijd van spanbanden en rijdt Coen ’em voorzichtig naar buiten, op praktisch lege banden want alleen zo paste de auto door de deuropening. Een stukje verderop pompt hij lucht in de banden.

Bij de uitgang houdt een bewaker ons tegen. Hij wil zijn aandeel van de kopieën; Argentinië’s papierindustrie heeft aan de douane een gouden klant. Intussen is het één uur. Voor de douane betekent dat lunchtijd, tot half drie. Coen wacht tot half vier voor Jan met de korte achternaam en krijgt dan te horen dat hij op het verkeerde bankje zit. Zodra het misverstand is opgehelderd, stuurt een beambte hem erop uit om her en der het zoveelste formulier te halen. De man is vriendelijk en behulpzaam.

‘Wat zit er in de auto?’

‘Alleen onze kampeerspullen.’

‘Oké, alsjeblieft.’

De douanier zet een laatste krabbel onder een formulier en we zijn vrij om te gaan.

Ons avontuur in Zuid-Amerika is begonnen!

VOORBEREIDINGEN

Nou ja, begonnen is een groot woord. Eerst moeten we klussen en keren we terug naar Temperley. De auto heeft bekijks. Mensen draaien zich om in hun auto om de Land Cruiser te bekijken en bij stoplichten krijgen we de vraag waar we vandaan komen. Voorzichtig hobbelen we over de gatenkaas in het wegdek. De bladveren aan de achterkant zijn te ver doorgezaakt en de vering is eruit met als gevolg dat spijlen van het dakrek zijn gebroken, evenals het bevestigingssysteem van de daktent. Als we de auto in Zuidoost-Azië hadden laten repareren was de Land Cruiser te hoog op de wielen komen te staan en had hij niet in de container gepast.

Via Fernando komt Coen bij een garage waar monteurs de bladveren aan de achterkant ontmantelen, twee gebroken bladen vervangen en er twee toevoegen. Het eerste probleem is opgelost. Fernando onderwerpt de auto aan een inspectie en heeft zijn bedenkingen bij de staat van de carrosserie. Zo staat de vloer bij de voorstoelen op doorroesten. Eigenlijk is het een wonder dat we niet met stoel en al door de bodem zijn gezaakt, zo groot zijn de gaten.

Drie dagen is Coen in een werkplaats waar monteurs nieuwe platen bij de voorstoelen en treeplanken lassen. De draagbeugels onder de wielkasten blijken verzamelingen van stukjes roest. Het plaatwerk daaronder is verdwenen en het isolatiemateriaal steekt er doorheen. Geen wonder dat we regelmatig regen in de auto hadden. Het beste zou zijn om de binnenkant eruit te halen en het plaatwerk te restaureren. Aan die megalus willen we (nog) niet beginnen, maar die hangt de komende jaren wel als een donkere wolk boven ons en de auto.

‘In Colombia,’ zeggen we tegen elkaar. Daar hebben we goede verhalen over gehoord, en bovendien klinkt dat lekker ver weg.

Het alternatief betekent de weggeroeste plekken dicht teren en nieuwe beugels erop zetten. Dat lukt, waarna Coen naar een fabriek rijdt

waar ze guardaplast maken, wielkasten van polyester. De boel is voorlopig weer waterdicht³.

Intussen stort ik mij op het sorteren van alle rotzooi en het impregneren en repareren van de lekkende daktent. We zetten de daktent op het gras van de tuin en ik ben er dagen zoet me. Het is nogal een klus om drieënhalf jaar zand en stof uit de tent te wassen. Daarna naai ik een nieuwe lap op een verrotte hoek canvas en smeer het tentdoek in met impregneerspul. Na een regenbui is het duidelijk dat een tweede laag noodzakelijk is.

Een andere klus is het grondig schoonmaken van de Coleman brander, daar zit een laag aangekoekt vet op. In de supermarkt heb ik iets gevonden dat Mr Muscle heet, met een plaatje dat aan zo'n reclame doet denken van een smerige oven met pikzwarte, vette wanden. Je sprayt er Mr Muscle op, laat het intrekken, doekje erover, en voilà, de oven blinkt je tegemoet. Makkie. Ik schroef de brander uit elkaar, leg alle delen op het gras, spray Mr Muscle erover en ga aan de koffie. Na de koffie is het prachtige groene gras om de stukken van de brander geel en dood, en zit de vetlaag nog op de brander. Het ziet ernaar uit dat brander en vetlaag tot in de eeuwigheid met elkaar versmolten zullen zijn.

De tent en kist gaan terug op het dak, we smeren roestplekken in met lijnzaadolie in de hoop het roestproces te vertragen en pakken de Land Cruiser in. We bakken pannenkoeken voor Fernando's familie, die allemaal in de buurt wonen, en eten pizza's en asado's bij zijn broers.

We zijn er klaar voor, het is tijd om te vertrekken. Onze ingeschatte twee weken in Buenos Aires zijn er zes geworden. We doen onze bijnaam 'slowest overlanders in the world' nu al eer aan⁴. Patricia gelooft niet dat we ons eerste doel zullen halen: met kerst op Vuurland, de zuidelijkste punt van het continent.

We gaan de uitdaging aan.

EEN DURE CULTUURSHOCK

Op Ruta 14, richting het noordoosten van het land, zet de politie ons aan de kant want we rijden zonder licht. Er bestaat een lijst met overtredingen maar de hoogte van de boete is afhankelijk van hoe zwaar de overtreding is. De politieman bepaalt die ter plekke. Overdag zonder licht

rijden valt onder een zware overtreding, aldus de agent. Ik check dit bij een Argentijns stel dat aan de overkant van de weg staat omdat zij ook een overtreding hebben begaan. Ze bevestigen het verhaal, maar vinden de boete extreem hoog. We moeten vijfhonderd pesos (honderdvijfentwintig euro) betalen. Het is duidelijk dat Coen de agent irriteert met zijn autoritaire houding die in Azië wonderen deed in zulke situaties. Ik speel de lieve vrouw, vraag het nog eens na en paaien lijkt de juiste houding te zijn. De agent verlaagt de boete naar tweehonderdzeventig pesos. Het blijft een flinke hap uit ons budget.

We kunnen kiezen, nu betalen of aan de grens – waarnaar we op weg zijn – waarbij de agent uitlegt dat het daar duurder is. Tja, waar doen we goed aan? We weten nog niet hoe ‘het’ hier werkt en betalen ter plekke, we hebben precies genoeg geld bij ons. Onze eerste boete in vier jaar.

Later horen we dat de provincie Entre Ríos berucht is vanwege de politie die hier continu auto’s aan de kant zet en geld aftroegelt voor echte en ingebeelde overtredingen. Het is al jaren een probleem en er wordt een aantal maanden later grootscheeps over in de krant geschreven. Het haalt niets uit, de komende jaren blijven we verhalen horen van overlanders die hier tegenaan lopen⁵.

Gelukkig kan het ook anders. Als we er een jaar later Victoria bezoeken, bedenken we te laat dat we de autopapieren en paspoorten in Rosario hebben laten liggen, waar we dan logeren. Ik realiseer me de stupiditeit als we het bordje ‘Entre Ríos’ langs de kant van de weg zien staan. Natuurlijk worden we aan de kant gezet. Als Coen op de vraag van de agent naar onze papieren antwoordt dat we geen papieren bij ons hebben, kijkt het uniform verbaasd op. In zijn beste Spaans legt Coen de situatie uit.

‘Heb je dan helemaal niks bij je?’ vraagt de man vriendelijk.

Ik diep een verlopen internationaal rijbewijs op en overhandig het.

‘Wacht maar even,’ zegt hij en loopt weg.

Wij vrezden het ergste. Voor niets.

‘Prima, rijd vooral voorzichtig en mochten er problemen zijn, in Victoria zit een gendarmerie post die u kan helpen. Een fijne dag.’

Dit was het eerste hoofdstuk van

OMWEGEN

Naar het Einde van de Wereld

Zin in 384 pagina's avontuur door magische landschappen en ontmoetingen met gastvrije mensen en indrukwekkende culturen?

Bestel dan nu het boek:

landcruisingadventure.com/omwegen