



La tragedia

La noche del sábado 23 de abril, hace ya unos diez o doce años, un monumental estallido despertó a la mitad del pueblo. De pronto, el freno de un camión produjo un chirrido ensordecedor que dejó una larga huella intermitente sobre la carretera Troncal del Caribe. Sucedió pocos metros antes del puente. De inmediato, un silencio extremadamente corto se convirtió en el preámbulo de un golpe seco que retumbó como un trueno en las cabezas de todo el mundo.

Parecía que el estruendo se quedaba atrapado bajo los techos de las casas, entre las sábanas, como un eco inagotable. Fue algo verdaderamente inusual, porque todos estaban familiarizados con el sonido de las llantas derrapando sobre el asfalto y el crujir de las latas retorcidas de los camiones volcados sobre la vía. Pero este ruido había sido distinto.

La magnitud del impacto sembró la alarma en rostros todavía velados por el sueño. Se levantaron tan rápido como la nube de polvo que cubrió la amplitud de la calle. El estrépito sugería como protagonista del accidente a un camión demasiado grande, mucho más grande que los que conocían, o un choque violento contra la estructura metálica del puente que se eleva sobre la desembocadura del río.

Esa sospecha alimentó la curiosidad de todos en El Palmar y de algunos vehículos que transitaban por el lugar. Mientras se disipaba la polvareda, la multitud se perdía en un desconcertante runrún, en un rumor continuo.

El impacto desveló antiguas desdichas en la memoria de los lugareños. Nada más y nada menos que el enquistado recuerdo de la explosión del camión cisterna conducido por el señor Dago Sánchez. Desde aquel suceso han pasado muchos años, pero esas horrendas imágenes siempre vuelven y se imponen sobre los demás recuerdos.

Fue la noticia que le anunció al mundo que El Palmar existía. Ese día todo fue catastrófico y sobrecogedor a la vez. Dicen los más jóvenes que en internet se pueden reproducir fotografías de la época, captadas por la policía, donde se ven hombres y mujeres retorciéndose en llamas, mientras sus cuerpos se consumen. Otros, totalmente calcinados, tiesos como un tizón de leña recién apagado, todavía destilando humo. Son fotografías espeluznantes.

Muchos aún nos resistimos a ver cómo se posó sobre nosotros la mano anónima e inexcusable de la muerte. Suficiente tenemos con el vértigo de la imagen que pudimos construir cuando nos acercamos al abismo del horror desde el crudo relato de quienes sobrevivieron a aquella tragedia. Fueron semanas de desconsuelo colectivo, meses ahogados en el llanto de un dolor que parecía insuperable.

Ni siquiera el cabo Sánchez pudo impedir la desgracia. Él y su reducido equipo, conformado por una dupla de patrulleros, se concentraron en salvaguardar la vida de su padre, el experimentado camionero, quien, animado por el desespero, pretendía frustrar el hurto del combustible que transportaba enfrentando, machete en mano, a todos los rapiñeros.

Los refuerzos policiales que solicitaron por radiofrecuencia a las estaciones de Boquerón y Cataca llegaron muy tarde, como era habitual. ¡Qué designio tan caprichoso!

Terminar encontrándose padre e hijo en ese pequeño paraje de tránsito sobre la vía principal hacia el puerto; precisamente el lugar donde recién habían delegado al suboficial como comandante de estación.

La prensa nacional dejó consignado en los diarios que el accidente se produjo cuando el camionero perdió el control del vehículo intentando esquivar un caimán que se atravesó en la vía. Pero, en realidad, lo que quisieron ocultar algunos medios de comunicación fue que algunos bellacos se acostumbraron a sacarle el jugo a una leyenda. Apostados a orillas de la carretera, disfrazados de hombre caimán, se lanzaban sobre la vía, matando de susto a los transportadores, haciéndoles perder el control del timón y propiciando el volcamiento de sus camiones, mientras los pobladores se agolpaban para saquear la carga.

La historia de esa figura mítica —mitad hombre, mitad caimán— es muy conocida en toda la costa y aún produce temor entre los crédulos que transitan a orillas de la Ciénaga Grande. Dice la leyenda que el hombre caimán emprendió una tarea con especial determinación desde que el proyecto de la carretera troncal le robó la tranquilidad. No descansará hasta arrastrar a las aguas de la ciénaga a cualquiera que se atreva a transitar durante las noches por esa vía, ya que las luces encendidas le impiden espiar con placidez —mejor dicho, morbosear— a las mujeres que se bañan semidesnudas en los caños.

Desde la inauguración de la troncal, el pudor de las bañistas las obligó a cambiar constantemente de lugar o camuflarse entre la vegetación para evitar los avistamientos desde la carretera, haciendo cada vez más difícil para el hombre caimán saciar su obsesión.

Volviendo al accidente, sucedió que, mientras la mayoría de las personas rodeaba el camión —acumulando baldes y bidones de combustible que extraían con prisa de la cisterna y transportando el líquido de mano en mano, como en una cadena humana de emergencias—, otros se dedicaban a vocear el tipo de combustible que estaban saqueando para aquellos a quienes el tumulto no permitía divisar la carga. Al tiempo, otro grupo invadía la cabina del vehículo, tratando de desconectar equipos de radio, accesorios modernos y la batería.

El desenlace: una chispa que degeneró en una explosión sin precedentes, incinerando, en el acto, a casi medio centenar de personas. Según las crónicas, fallecieron cuarenta y cinco personas: veintiocho varones, trece mujeres y cuatro niños, para ser más exactos. Hoy sabemos que, al menos, otras cinco personas murieron en hospitales cercanos que no estaban preparados para tratar pacientes con quemaduras graves. Hasta los perros callejeros murieron quemados.

Cuatro pueblos vecinos quedaron sumidos en un luto y una tristeza devastadores. Sin embargo, el hecho se convirtió en un duelo sin brújula, porque ni el más cruel de los relatos ha logrado propiciar un verdadero cambio en el particular modelo de supervivencia de los habitantes de El Palmar.

Es por esa evocación absurda y calamitosa que el estallido de aquel sábado en la noche despertó tanta expectación. Con la rapidez de un parpadeo, los moradores del sector salieron de sus casas, en una peregrinación solo comparable con el funeral de las víctimas del camión cisterna, la mayor tragedia que se pueda recordar en toda la región.

En menos de lo que canta un gallo, el lugar del siniestro había sido rodeado por hombres en pijamas de pantalones cortos, curiosas mujeres en batolas que no se preocuparon por retirar sus rulos de la cabeza, noctámbulos sin oficio y, por supuesto, los saqueadores.

Era un contenedor gigantesco, metálico, azul turquí. El más grande que hubieran visto hasta ese día. Todos lo miraban boquiabiertos. Yacía volcado sobre uno de sus costados, dejando a la vista —pese a la oscuridad— una imagen alusiva al Complejo Cultural del Caribe, con las iniciales «CCC» en letras blancas, bajo relieve, superpuestas sobre un mosaico horizontal multicolor, con patrones lineales similares a las figuras que plasman las tejedoras arahuacas en sus mochilas.

El enigma permanecía intacto, pero los saqueadores más avezados se frotaban las manos: el botín sería la máxima recompensa a décadas de abandono por parte del Estado. Consumado el asalto, todos vivirían sabroso, según palabras de Guillo Solano, líder del colectivo de ciclo taxisistas, quienes con los años habían consolidado una eficiente estrategia de transporte de mercancías que, en menos de una hora, podía llevar todos los artículos robados de un contenedor hasta el embarcadero del mercado local, donde los canoeros zarpaban en chalupas y canoas hacia las bodegas clandestinas.

Y, claramente, tuvieron que especializarse en hacerlo en tan poco tiempo, porque descubrieron que, al violar el candado que bloquea las puertas del contenedor, solo trascurrían entre cincuenta y sesenta minutos antes de que aparecieran los inspectores de seguridad o representantes de la empresa transportadora.



La otra mitad

La otra mitad del pueblo vive aguas adentro, sobre la Ciénaga Grande, en uno de los inexplorados palafitos de la zona. Muchas personas se declaran incapaces de describir la mágica realidad desplegada en el ancho horizonte de aquel universo que se recorre en canoa, navegando sobre sus avenidas de agua, entre decenas de pequeñas islas de manglar e islotes formados por densas capas de barro y materia vegetal.

Allí, en medio del paisaje lacustre, existe un entramado arquitectónico surrealista, en el que se aprovecharon muchas de las estructuras de madera abandonadas por los pescadores en la época de la violencia para adecuar bodegas donde almacenan la mercancía robada en tierra firme. Sobre esos abominables episodios de violencia hablaremos en otra oportunidad. Por lo pronto, vamos a concentrarnos en las bodegas.

Un grupo de almacenistas se encarga de identificar el tipo de mercancía y registrarla en una libreta de tres columnas, en la que establecen —además del número de la bodega donde se almacena— el volumen de producto y la cantidad disponible para repartir. Cada lunes se organizan, en la terraza del corregidor, largas filas para distribuir de forma equitativa unos bonos de cartón con los que cada familia puede reclamar la porción de mercancía correspondiente, ya sea para su uso y disfrute o para su venta en los mercadillos del distrito de Santa Lucía, el centro urbano más próximo.

Las casas donde resguardan las mercancías son pequeñas edificaciones construidas sobre el agua salobre de la ciénaga y sus intrincados canales, por donde se comunica con las aguas del mar y de los ríos que bajan desde la sierra. Sus bases son simples estacas de madera empotradas en el suelo, bajo el agua, que actúan como pilotes. Sobre ellas edificaron plataformas que soportan las paredes y el resto de las estructuras, generalmente hechas del mismo material. Son de una longevidad increíble.

La tradición sostiene, en la voz de los palabreros, que hay viviendas con más de noventa años que mantienen intacta su estructura original. Hoy muchas están pintadas de tonos intensos que fulguran durante el día.

Contaron los abuelos que hace tiempo, cuando el pueblo empezó a crecer, casi nadie sabía leer. Ya no era tan fácil reconocer a todos los vecinos y sus oficios. Entonces, valiéndose de la oportunidad, en uno de los primeros saqueos a un camión distribuidor de pinturas acrílicas, concertaron que una fácil manera para identificar las viviendas, de acuerdo con su uso, sería pintándolas de colores vivos que se divisaran a lo lejos.

De ese modo, para cualquiera sería fácil conocer dónde podía encontrar lo necesario. El color amarillo, por ejemplo, se destinó para viviendas familiares; el rojo, a todas las bodegas; el verde limón, a las casas de Lala Clavijo, la partera, y del indio Manuel María, el yerbatero; el fucsia, al escueto dispensario; el azul, a las casas de la familia Calderón, donde se puede comprar agua potable; y el blanco corresponde a la estación de policía, la escuela mixta rural y la casa del corregidor.

Las estructuras que hoy mantienen el color madera natural se asumen como viviendas familiares.

*

Una vez dispuestas las bodegas, nacieron varios problemas. Uno de ellos: el salitre. Dañaba muchos de los productos que se almacenaban, corroía pinturas, piezas de aluminio y circuitos eléctricos. Esto obligó a descartar, casi por completo, el saqueo del tipo de carga asociada a electrodomésticos, ya que debían mantener oculta la mercancía durante algunas semanas, mientras las autoridades y los inspectores de seguros cerraban las indagaciones del caso. En consecuencia, cuando los encargados se disponían a distribuirla, gran parte ya se encontraba en franco deterioro.

Otro grave problema que tenían era la conservación de algunos alimentos. Cuando se apoderaban de contenedores refrigerados, muchos alimentos se dañaban antes de que pudieran regresar a tierra firme para repartirlos. Sin embargo, esta situación fue superada cuando el saqueo de un contenedor cargado con celdas solares permitió habilitar, con la ayuda de un técnico de Santa Lucía, la cámara frigorífica artesanal donde hoy se conservan productos perecederos como carnes frescas, lácteos y algunos embutidos.

Paradójicamente, con los cambios sobrevinientes en la dieta de los habitantes tras la puesta en marcha del cuarto frío, también aparecieron los primeros casos de obesidad mórbida. Los descubrimientos nunca llegan solos; siempre traen sus propios problemas.