

crónica y semblanza



Uriel Ariza Urbina*

Aymer Waldir**

* Periodista y cronista independiente nacido en La Guajira y residenciado en Bogotá. En 1998 ganó el premio nacional de cuento del Ministerio de la Cultura. Tiene en preparación un libro de crónicas y una novela. El presente trabajo fue ganador del Concurso Nacional de Crónica Juan Rulfo, *El Túnel*, 2011.

** Ganador del Concurso de Creación Literaria del XVI Juego Literario de Medellín, categoría crónica – 2008. Nacido en Medellín. Estudió Estadística en la Universidad de Medellín. Sus cuentos y poesías han sido publicados en revistas y suplementos literarios de varios países, ha sido finalista y ganador de diversos concursos.

Los muertos del tren minero

Uriel Ariza Urbina

Mediodía de agosto de 1983 en la desértica bahía de Media Luna, al norte de la península de La Guajira. El aire está detenido y no se oye el rumor del mar. El calor quema y es difícil respirar. La reverberación del sol dobla las imágenes en el horizonte. Es un ambiente hostil para la vida, pero los indígenas wayúus sobreviven aquí desde hace más de mil años sorteando la escasez de agua y alimento, y hoy son una de las pocas tribus del mundo que aún resisten a los desiertos.

Pero lo que está a punto de suceder en su territorio ancestral les modificará el paisaje. Les trastornará sus vidas. Les enfermará y matará, y provocará que sus animales participen de un misterioso y brutal ritual de suicidio. La primera señal de lo que está por venir es un estruendo que retumba a varios kilómetros. La escasa vida despierta en tropel. Los indígenas salen de su sopor en sus rancherías. El ruido es aterrador. No se parece a nada escuchado antes en estas apacibles tierras. Se arman con sus escopetas.

Los indígenas otean el resplandor quemante del mar. Uno de ellos pega la oreja en el suelo. Cree que el ruido viene de bahía Portete, donde “los otros gringos” construyen un puerto, “esos que llegaron a llevarse el carbón maldito”, como ellos dicen. Y el rugido del demonio debe ser el esperado tren minero que los wayúus esperan ansiosos, no por novelerías sino por saber qué clase de amenaza será la extraña máquina con la que deberán convivir para bien o para mal.

La multinacional norteamericana *Morrison-Knudsen* viene ensamblando años atrás el enorme complejo carbonífero de El Cerrejón. Los indígenas están furiosos porque la explotación del carbón y su transporte hasta el mar atravesarán 150 kilómetros de su territorio sagrado. Arrasarán sus rancherías, el refugio de sus animales, los abrevaderos que sustentan la vida y, sobre todo, sus lugares sagrados, un asunto que les hará perder la fe.

Ven aparecer de la nada unos extraños camiones gigantes con llantas del doble de su altura. Saben que no es el tren. Los indios se atraviesan en el camino de la aparatosa caravana rodante. Adelante van dos camperos blancos, y se detienen. Dos personas se bajan y saludan a los indígenas en medio del polvo. Son negociadores de *Intercor*, el operador de la mina. Uno es un paisa aventurero y hábil en el arte de la palabrería. Su compañero es de sangre wayúu, apellido inglés y habla *wayunaiki*, la lengua de los indígenas. Sabe cómo lidiar con sus paisanos. Habla con el jefe del clan en su lengua. Con los wayúus sólo hay una manera de pactar: dinero o especie. Reanudan la marcha hacia la mina.

Esa noche, el jefe del clan reúne al *palabrero* y al *soñador*, dos sabios consejeros. Creen que los camiones gigantes no son un peligro. Jamás saldrán de la mina. El tren es el enemigo, dicen. La “*bestia de acero*” cruzará el corazón de sus tierras, de la mina hasta el mar. Irá esparciendo por el aire limpio de la península una nube casi invisible de polvillo de carbón. Y poco a poco irá tiñendo de negro la tierra y la vegetación. Poco a poco irá envenenando el suelo y las plantas, el agua y el aire, los animales y las personas.

“Cómo les decimos a los espíritus que no es culpa nuestra haber abandonado los territorios sagrados”, exclama Eriberto Epieyú, un *piaché* o curandero mágico. Está bravo. Se tersa su mochila y mete un pedazo de panela, una botella de *chirrinche* y una especie de amuleto. Se dirige a pie a la *Piedra Aalasu*, un petroglifo sagrado que narra con símbolos la historia de los wayúus. Es una peregrinación de 78 kilómetros que le robustecerá su orgullo.

El anuncio del arribo del tren le está haciendo cambiar las costumbres a los indígenas. Muchos migran a Venezuela. Otros, arruinados tras la célebre y triste “bonanza marimbera” de los años 1970, conforman temibles bandas de asaltantes que asolarán por años a los comerciantes árabes de Maicao y toda la troncal del Caribe. Pero cientos de indígenas se alistan para trabajar en El Cerrejón. Serán vigilantes. Les gusta andar armados. Les gusta custodiar territorios. Lo llevan en la sangre.

Algunos clanes se oponen a que sus parientes trabajen en una tierra “*maldita*” para ellos. La razón es histórica. Durante la célebre “Rebelión Wayúu” contra los españoles, en 1769, muchos indígenas murieron allí y sus restos nunca fueron devueltos a sus lugares sagrados de entierro, como lo manda la ley wayúu. “Los espíritus no perdonan abandonar a un muerto en un lugar que no le corresponde”, dice el *piaché* Eriberto.

Se acerca “la bestia de acero”

Un año después, miles de indígenas asentados a lo largo del corredor ferroviario salen al encuentro del tren. Es 1984, y el tren minero hará su primer viaje anticipado de carbón hacia el mar. Funcionarios de *Intercor*, con ayuda de traductores, han advertido antes a los indígenas: el tren no puede frenar, el tren es muy largo, el tren emite un poderoso ruido, y nunca deben acercarse a la línea férrea. Al mediodía, más de cien indígenas de la bahía de Media Luna, a pocos kilómetros del puerto carbonífero, se apiñan cerca a los rieles con una caterva de chivos, burros y perros.

Un indígena pega la oreja en el suelo y avisa en su lengua que la “*bestia*” se acerca. Nadie se espanta. Se mueven peligrosamente hacia la vía. Los más adultos están vestidos para la ocasión. Llevan sombrero, camisa colorida, *guayuco* y *guaireñas*, en lugar de pantalón y zapatos. Se cruzan de brazos y miran desafiantes con sus gafas *Ray-Ban*, para intimidar y hacerse importantes, una costumbre copiada de los mafiosos guajiros de los años de 1970. Quieren demostrarse a sí mismos que no le temen al tren.

Y el tren asoma su cabeza con un ruido estremecedor. Hace temblar la tierra a kilómetros. Los animales se espantan entre la algarabía. El tren está muy cerca. Los indios se tambalean. Unos se aturden y caen al suelo. Las mujeres, retiradas al fondo, agachan la cabeza. Los niños se debaten entre tirarle piedras y correr alegres tras el tren. Los animales se intranquilizan. No saben adónde ir. Un chivo intenta cruzar al otro lado de la línea férrea y es destripado. La sangre y sesos salpican a los indígenas. No se inmutan.

Minutos más tarde pasa el último vagón. Están mareados. Nadie habla. Mide más de dos kilómetros de largo y arrastra 120 vagones cargados con nueve mil toneladas de carbón. Los indios ven desaparecer al tren rumbo al mar. El jefe del clan mira hacia el



Imagen tomada de: <http://www.sxc.hu>

cielo de El Cabo de la Vela, *Jepira* para ellos, el lugar sagrado adonde van las almas de los muertos. Hay una nube negra. Es un insulto. Se pasa la mano por su brazo. Está cubierto de un polvo fino y negro. Recoge del suelo un pedazo de carbón. Lo huele y lo prueba. “Este carbón es malo”, dice. Se alejan. Esa noche discuten la muerte del chivo y la amenazante nube negra sobre *Jepira*.

El chivo más costoso de la historia

Los indígenas le anuncian al gobierno y a la multinacional el precio del chivo arrollado por el tren: ¡un millón de pesos! Una cifra exorbitante para la época. La multinacional y el gobierno se escandalizan. Sin más remedio, pagan. A la mañana siguiente, los indígenas van a *Jepira*. El tren acaba de pasar. El misterio crece. Por primera vez creen que el dinero no puede pagarles esta ofensa. Mientras tanto, los jueces de la República empezaron a recibir más reclamos millonarios por la muerte de animales atropellados por el tren. Meses después apareció una nueva y aterradora modalidad del negocio. Una mañana, en el kilómetro 82 de la vía férrea, encontraron el cuerpo despedazado de un indígena arrollado por el tren.

Se fijaron grandes vallas en lengua nativa en los sitios de mayor riesgo, anunciando de nuevo la peligrosidad del tren. Pero los *wayúus* no sabían leer su propia lengua. La multinacional debió crear escuelas para el aprendizaje del *wayunaiki*. Más tarde, el Estado dejó de pagar por los muertos del tren. Los accidentes de personas cesaron de pronto, excepto algunos borrachos acostumbrados a guiarse por la línea del tren para no perder el camino a casa...

El operador del tren y el “suicidio” animal

Diez años después, mientras los wayúus aún debaten con la multinacional y el Estado colombiano, un operador guajiro de una de las tres locomotoras del tren, que hoy pide la reserva de su nombre, le dice al cronista que viaja con él para narrar la inusual aventura en el tren más largo del mundo: “Compadre, ya perdí la cuenta de cuántos chivos y burros he atropellado; bueno, el tren ¡ahí!”, aclara. Acciona un sensor que dispara un chorro de agua para limpiar el parabrisas de la sangre y restos del animal recién arrollado. Hay silencio en la cabina. El operador intuye la inevitable pregunta... “¡Eso sí, primo, que yo sepa nunca he atropellado a una persona!”.

Con los animales sucede un fenómeno muy extraño. Cuando el tren se acerca, los chivos se inquietan y se lanzan desesperados al otro lado de la vía férrea. Son destripados. “Están tranquilos y cuando oyen al tren se vuelven locos”, dice Ángel, un niño pastor de chivos. Su padre Manuel Jusayú, le increpa en su lengua: “a los chivos les gusta andar juntos y cuando ven al tren y se ven solos, creen que los demás están al otro lado y se lanzan”.

El caso de los asnos es aún más perturbador. Parece un acto casi “meditado” por el animal, pero a los wayúus sólo les interesan los chivos, una posesión que les da riqueza y prestigio. Los errantes asnos abandonan sus sombras y lugares de refugio y van directo a la vía férrea. Allí esperan pacientes el paso del tren, a veces durante horas. El burro vuela despedazado por el aire, mientras otros asnos y chivos miran nerviosos la ya conocida y temible escena. Tal vez la escena de su propia muerte. “Me dan lástima esos pobres burros, pero el tren no puede frenar”, dice el operador.

Ciertos empleados de la mina El Cerrejón, como los operadores del tren, los que miden la contaminación del aire y las aguas, los que manipulan los residuos tóxicos del complejo minero hacia el río Ranchería, los que talan los árboles con el avance de la minería, los que usan el cesio radiactivo para detectar mantos de carbón..., nunca revelan los secretos de sus labores en procura de conservar un trabajo que les ha mejorado sus vidas y la de sus familias. Sin embargo, muchos trabajadores desconocen las implicaciones que sus labores tienen sobre su propia vida y la de los guajiros.

El tren se acerca a bahía Portete, a Puerto Bolívar. El paisaje es un estallido de colores casi irreal. Hay que acomodar la vista. El amarillo intenso del suelo desértico,

el negro brillante de enormes pilas de carbón, el verdeazulado mar Caribe, el azul limpio del cielo... El larguísimo tren se arquea lento. Parece una monstruosa serpiente prehistórica desenroscándose, como el ofidio fósil más grande del mundo descubierto en 2006 en un manto de carbón de El Cerrejón. El gigante de acero está vivo. No se detiene. Derrama el mineral durante dos horas sobre una banda transportadora hasta llenar los depósitos de un enorme buque de 250 metros de largo y 180 mil toneladas de carga. Irá a Dinamarca.

El viento va levantando una estela de polvillo de carbón sobre la hermosa bahía. El mar se cubre de una fina nata negruzca. El polvillo de carbón se va hundiendo... A pocos kilómetros de allí, sobre el cielo de El Cabo de La Vela, el sagrado *Jepira*, se ve una inmensa nube negra. Es

Un año después, miles de indígenas asentados a lo largo del corredor ferroviario salen al encuentro del tren. Es 1984, y el tren minero hará su primer viaje anticipado de carbón hacia el mar.

la misma nube tóxica que desde 1984 el viento del nordeste ha estado diseminando por los aires de La Guajira, y cuyos pueblos al sur de la mina ya han empezado a sentir en las noches un raro olor sulfuroso y de sabor agrio cuando llueve...

Al vaciarse el último vagón, la cabeza del tren se ha perdido en el paisaje de vuelta a la mina. La ruta nunca para. Hay que alimentar las insaciables centrales térmicas para proveer de electricidad a la Unión Europea, Asia, el Lejano Oriente y medio mundo más. Es un proceso que mueve la modernidad de la humanidad. Es un proceso que arroja a la atmósfera millones de toneladas de los tóxicos causantes del calentamiento de la Tierra.

“Las tetas más bonitas del mundo”

La tarde se tiñe de rojo. El estéril y contaminado paisaje guajiro se torna inocente. Se ven las míseras rancherías, a los indígenas en sus últimas labores, a los animales mirando inquietos al tren..., a las adolescentes bañándose desnudas y alegres. Coquetean al operador, que se resigna a contemplar la belleza virgen de estas indígenas de bronceado natural y lacios cabellos negros. “Las indias tienen las tetas más bonitas del mundo, ¡y son de verdad, verdad, compadre!”, dice con sano entusiasmo varonil. Ellas siguen su espontáneo juego, mientras se lavan la molesta costra negra que se les pega a la piel y les hace toser un esputo negruzco y maloliente, como todas las tardes después del paso del tren cargado de carbón.

Quedan atrás en su retozo feliz. El operador las despide con besitos al aire. Se sienta y descansa en su cómoda silla bajo el agradable aire acondicionado. Conversación... Se entera de que las empresas operadoras de El Cerrejón entregarán a Colombia y a La Guajira miles de millones de dólares; que el agua desalinizada del puerto es tan pura que puede usarse en las baterías de los carros, y ningún municipio de La Guajira tiene agua potable; y le cuesta creer que el escritor Jorge Isaac, “el del billete de cincuenta mil barras”, estaba loco por escriturar los yacimientos de El Cerrejón. Pero salta de la silla, agarrándose la cabeza, al saber que a comienzo de los años 1920, Francia estuvo a punto de comprar al gobierno colombiano toda La Guajira. Con su carbón y su gente: “¡No joda, hombre!, fuéramos franceses y ricos...; ahora somos medio colombianos y bien pobres, ¡jaaajaj!”, exclama.

Fabula imaginando su vida como un francés. A su “hembra” rubia y de ojos azules. A su adorada Guajira transformada de modernidad. Mira hacia afuera la tarde roja... En su rostro asoma la nostalgia que todo guajiro lleva dentro. Recoge su imaginación. Vuelve a la realidad de su tren y la de su Guajira, una tierra rica pero increíblemente empobrecida, sedienta y contaminada. Una tierra que, por fortuna, parece resignada a tesoros mayores que el carbón y el gas: una música de acordeón que alimenta el alma y le aleja las tristezas a una gente capaz de sacudirse la adversidad a punta de mamarle gallo a la vida en un país consumido por la corrupción y la violencia. Enciende la radio. Suenan vallenatos. Se contagia de vida.

No pierde de vista el panel de instrumentos. Está alerta al estado del tren y de la vía. Una alarma suena y se enciende una luz roja intermitente. Hay algo sobre la línea férrea. El operador acciona el estruendoso pito. Simula ojear una maltrecha revista *Semana* con la que mata la demoledora soledad del tiempo en la moderna cabina de su tren minero. El violento impacto es sordo. El parabrisas se empaña con la sangre y restos del animal... ■