

Pueblo, Riel y Carbón



*Hotel Gimaura
Boca del Río de
Hacha
G. Lofredo (2009)*

Entre tanto ir y venir, casi nadie presta atención a las motos cruteras, cada una con dos pasajeros anónimos en sus cascos, que van y vienen varias veces de una punta a la otra del desbarajuste. Los que conducen son hombres, por el ancho de hombros. Las de atrás son mujeres, por toda la topografía que el cuero fino resalta en su enguante firme del cuerpo femenino apretado a la montura de una moto de la estirpe en cuestión.

La que va de acompañante en la moto rojinegra saca, en varios pases, todas las fotos que la pausa de recarga del flash le permite. Algunas deben salir bien y otras, oscuras y movidas. En una de las vueltas, el Reta pasa junto a un hombre con el clásico chaleco de los cien bolsillos, la cámara y la libreta del foto reportero. Cruzan miradas en una fracción de segundo y cada cual vuelve a lo suyo. Conducir la moto y juntar las piezas de la crónica.

Antes de que llegaran los de seguridad de la empresa y los de inteligencia de esto y de aquello, la gente de Uribia ya estaba



Comando
Operaciones
Analgésicas
Genial
Argentina (1962)

en el sitio. Escucharon las explosiones, sintieron el temblor y salieron disparados a ver lo sucedido. Además, como el tren iba de la mina al puerto habría carbón regado en cantidad, hierro y piezas que sirven y se venden. Y quién sabe qué más se puede encontrar en esos desbarranzos.

El carbón no es gratis para nadie. Pagan por él los vecinos y hasta los que trabajan la mina. Todo cuesta y todo vale. Al rato de la explosión, había un centenar de hombres, mujeres y niños corriendo entre los vagones virados y los fierros calientes, recogiendo, en lo que tuvieran a mano, el carbón trozado, que no por negro dejaba de chispear cuando la luz de luna le daba bien.

Como hasta en las rancherías hay señal de celular y todo chivo alfa porta su aparatito, la voz corrió con premura de micronda. Circularon, incluso, algunas fotos de niños haciendo morisquetas de alunados con los fierros retorcidos, silueteados en la claridad que se encendía del oriente.

Por la hora del suceso, la crónica de Clímaco Rojas Atencio, redactor de *El Informador* se publicó pasado un día. El descarrilamiento sucedió poco después de las tres de la mañana, tras la noche que empezó en el restaurante de Américo y siguió con el paseo en moto de las dos parejas por las trochas de La Guajira alta, iluminadas por una luna casi llena. Esa nota resultó importante porque fue escrita sobre los hechos, sin pulir aristas ni pedir permisos. Salió en primera, a toda plana y con foto. Quedó como referente del hecho durante meses y aún ahora, casi dos años después, sigue encabezando los resultados en cualquier búsqueda sobre ferrocarriles en Colombia:

Las señoras organizan el reparto del carbón desparramado por medio kilómetro al costado del terraplén. Se pone a alguien a cargo de cada trecho. Y no a cualquiera. Cada cuestión tiene sus razones. Dan las instrucciones en wayuunaiki. Los niños y jóvenes llenan costales, cargan canastos y empujan carretillas, alejándolas del perímetro que los soldados impondrán tan pronto se bajen de los transportes y les haga efecto el aire frío de la madrugada. Motos de trabajo y trimotos con parasol revolotean ofreciendo carreras con carga ligera al pueblo. Pero antes de la tropa, llegan las camionetas y, sin que cante un gallo, se arma un mercado de carbón al menudeo y otro con aspiración a mayorista, con todos los atributos de la Bolsa de Chicago. Gritos, gestos, celulares, uno que otro revólver al cin-

Atentado Terrorista deja 4.100 toneladas de Carbón en Via férrea del Cerrejón

Por Clímaco Rojas Atencio
EL INFORMADOR
Enviado Especial en Uribia

Cerca de 41 vagones retorcidos y 4.100 toneladas de carbón esparcidas en un radio de acción de 500 metros, fue el resultado que dejó el atentado terrorista ocurrido la madrugada de ayer en la vía férrea del Cerrejón, en la que por fortuna no se presentaron víctimas humanas.

Los hechos se produjeron a las 3:12 de la mañana de ayer, cuando al paso de la locomotora Ciudad de Albania, detonaron la onda explosiva que hizo descarrilar a 41 vagones que llevaban carbón, hacia Puerto Bolívar, para luego ser embarcado a los mercados internacionales.

La carga de dinamita fue colocada a la altura del kilómetro 59+500 de la vía que de Albania conduce al puerto de embarque, en una zona despejada, que solo habitan indígenas de la etnia Wayuu, en zona rural del Municipio de Uribia.

“Hizo temblar la tierra”, dijo Julio López, un indígena que habita en el sector, “sentí una explosión, luego se paró el tren, fue un sonido duro y tembló la tierra”.

Ante estas circunstancias, el Ejército Nacional ofreció una recompensa de 50 millones de pesos para identificar a los responsables de este acto terrorista que golpeó a la multinacional Cerrejón.

“Estamos ofreciendo 50 millones de pesos para la persona que permita identificar y luego arrestar al responsable si se comprueba que se haya tratado de un ataque terrorista”, indicó el general Luis Fernando Paredes, comandante de la Primera División.

Este es el tercer ataque dinamitero que sufre la línea férrea que transporta carbón de propiedad de la multinacional Cerrejón, desde que se instaló en los años setenta y siempre el responsable ha sido la guerrilla de las FARC, pero hasta el momento no se ha atribuido el acto dinamitero, máxime cuando ayer cumplió 45 años de existencia.

Siete horas después del ataque terrorista, llegaba al lugar la maquinaria requerida para remover la cantidad de hierro retorcido, al igual que el carbón, y el posterior arreglo para habilitar la vía, labor que demoraría, según los técnicos, de 3 a 5 días.

Al parecer, los actos terroristas se han ensañado hacia los transportadores de carbón, porque el pasado 18 de mayo, tres tractomulas cargadas del mineral fueron incineradas, y sus protagonistas dijeron pertenecer al frente 59 de las FARC, en el sector del minero, jurisdicción del Municipio de Riohacha.



Turista Testigo Lamenta Incidente. El Cerrejón. La Guajira. G. Lofredo (2008)

to, palas y los machetes afilados hasta poderse mirar los dientes en el espejo de acero. Se negocia un primer reparto grueso con las personas de ascendencia, a cada cual, al ojo, las cien toneladas de cada vagón.

El asunto es moverse rápido. Sacar la carrera contra el tiempo. Adelantarse a la autoridad, que hará su propio reparto jerárquico y, con su transporte pesado, les dejará sólo migas negras a los de la zona. Las damas que disponen y ordenan, guardan nombres y cantidades en la memoria colectiva.



Chatarra
Ferrocarrilera Uribia
G. Lofredo (2009)

Unas veinte camionetas cargan y salen con unos muchachos encima, para el descargo. En menos de cinco minutos regresan vacías. Visto desde la torre del templo o desde el cerro a un costado del pueblo, la actividad alrededor del tren descarrilado semeja la que se despierta en un hormiguero activado por la repentina aparición del alimento más preciado por toda la colonia, desde la ponedora en jefe hasta la humilde trabajadora, las soldado

y uno que otro vago que no sabemos por qué los toleran y mantienen.

Una semana después del incidente, el periodista estaba sentado en el Callejón de los Vientos, en Riohacha, tomando cerveza con dos colegas extranjeros, trabajando sobre lo del tren de El Cerrejón. Les contaba a cerca de uno de los tipos de inteligencia que aparecen en esos casos y siempre entre los primeros, como si hubieran sabido. Este era joven, con buen estado físico, de pelo negro enrulado y ojos claros. Siguió los rieles hasta donde se habían desgarrado por la explosión. Sacó algunas fotos. Se quedó hasta bastante entrada la mañana, entrevistando gente, buscando los datos de costumbre: qué, cómo, cuándo, por qué y por decisión de quién pasó lo que pasó. Había gringos entre los de verde, algunos rubios y otros latinos con acento de otras guerras.

Pero éste era distinto. Vestía ropa de segunda mano, la camisa suelta fuera del pantalón podía cubrir un canguro, pero no parecía estar armado. Llevaba botas livianas de un material que parecía permeable, como si lo hubieran pensado para que alguien encerrado allí dentro pudiera evaporar, respirar y sobrevivir. Hablaba perfectamente español, sin mezclarlo —como hacen los norteamericanos— con expresiones locales o populares, que resaltan lo foráneo del personaje. Era un castellano aprendido en alguna ciudad grande del Sur, por momentos porteño bonaerense, por momentos oriental, o peruano. Las jotas y las ge duras llamarían la atención de los que se divierten adivinando el origen de un acento. Sonaban

atrás del paladar, de la garganta, como si fuesen parientes de la ka, y vecinas de la tos seca de un poco más adentro.

En lo que concierne al tren, el atentado y el comercio minorista de carbón, no hubo más qué reportar ni recordar. Lo notable fue que no hubo heridos ni muertos. En La Guajira eso era infrecuente. En cierto sentido era el lado más interesante de la noticia. Nadie salió lastimado. Ni un rasguño.

En cuanto a lo lejos ven los faros de las patrullas y la camionada del ejército, los motociclistas dan vuelta en derrape y, levantando el polvo, se van como llegaron: de improviso y de ningún lado. Salen de la ruta a Puerto Bolívar y se meten entre la maleza por una trocha poco conocida que, después de una vuelta larga por el botadero de basura y escombros, enfila ha-

Carbón - Joseph Conrad, Victoria

Existe, como no se le escapa ni a un chico de escuela en esta edad dorada de la ciencia, una estrecha relación química entre el carbón y los diamantes. Creo que ésta es la razón por la que algunos le llaman el "diamante negro". Ambas mercancías significan riqueza, si bien el carbón constituye una clase de propiedad bastante menos portátil. Adolece de una lamentable falta de concentración física. Otra cosa sería si la gente pudiera meterse las minas en el bolsillo del chaleco, pero no puede. Existe al mismo tiempo, una fascinación por el carbón, producto supremo de una época en la que nos hemos instalado como viajeros aturdidos en un deslumbrante aunque desasogado hotel.

Joseph Conrad, *Victoria*, Mayo de 1914, solo tres meses antes de que Europa se lanzara a la más insensata y más suicida de sus guerras, justificada por algunos con la necesidad de consolidar el acceso de cada cual a las fuentes de carbón, gas y petróleo. Conrad escribía *Victoria*, mientras Manuel Quintín Lamé enviaba telegramas a Ministros y Presidentes en Bogotá solicitando se atiendan sus reclamos por los derechos de su pueblo a las tierras donde sus madres parieron durante seis milenios.



HMS Victory buque insignia británico de 104 cañones capitaneado por el Almirante Nelson quien murió durante la batalla de Trafalgar (1805). Seis meses después los infantes de su Majestad desembarcaron en la ciudad de Buenos Ayres con la declarada intención de enseñar las reglas de nuevas actividades lúdico-deportivas: Fútbol, Rugby, Tennis y, para los días lluviosos, Bridge y Gin-Rummy. Los locales resistieron tirando aceite hirviendo desde los balcones. Cuando se fueron los invasores la people se dedicó a la pelota y la baraja. En eso están todavía y van dos siglos.

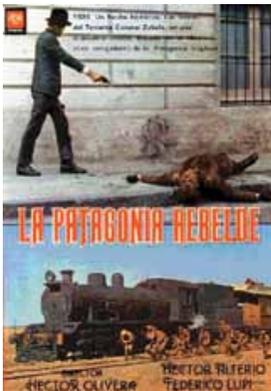
8.000 piezas de las Torres Gemelas fueron entregadas por el Departamento de Seguridad Interna de US como esculturas recordatorias del ataque del 11 de septiembre de 2001. Otras piezas de las Torres Gemelas que fueron enterradas en el relleno para desechos tóxicos de New Jersey se rescatan actualmente para fundirlas en la estructura de la generación de buques no tripulados del US Navy Destroyer Class en construcción en los astilleros Northrop Grumman en Pascagoula, Mississippi. La integración de los materiales honra a las víctimas del 9/11 y aporta a la epistemología de la guerra contra el terrorismo. El concepto de la venganza constructiva ligado al saneamiento ambiental se suma así a la larga lista de contribuciones neoyorquinas a la historia del arte, la urbanística y la estabilidad financiera.



Chatarra. Columna de Acero. Torre Sur. World Trade Center (2001)

cia la frontera, pasando a un costado de Maicao, por los barrios donde las filas apretadas de cactus marcan los linderos entre solares de esperanza negociados después de alguna muerte en familia y entre clanes.

No olvidamos que debemos volver atrás unas horas para completar lo sucedido a nuestros amigos motociclistas desde que iniciaron la vuelta frente al restaurante de Américo hasta que llegaron, casi a las cuatro de la mañana, adonde el tren descarrilado. Pero antes cerremos aquello de las Venganzas de la Patagonia:



El Teniente Coronel Hector Benigno Varela comandó la represión y ordenó las masacres. Los estancieros y extranjeros, los del Swift y los mercaderes para quienes hizo con elegancia su social cirugía portaban nombres que aún suenan por el Sur y que sonarán hasta que termine el más Último de todos los Juicios.

En enero de 1923, dos años después de los fusilamientos de la Patagonia, Kurt Wilckens, un obrero anarquista alemán, mató al Coronel Varela con una bomba de percusión y seis tiros de revólver en el barrio de Palermo en Buenos Aires. Con esta escena abre el film de 1974 *La Patagonia Rebelde* de Héctor Olivera y Osvaldo Bayer.

Wilckens resultó herido por la bomba que hizo explotar y fue juzgado y condenado a prisión. Era abstemio y vegetariano. Se consideraba pacifista. En prisión lo respetaban. Recibía visitas y correo. Venían de lejos a entrevistarlo.



Kurt Wilckens (1923)

En una carta del 21 de mayo de 1923 escribió: “No fue venganza. Varela no era un insignificante oficial. Él era todo en la Patagonia: gobierno, juez, verdugo y sepulturero. Intenté herir en él al ídolo desnudo de un sistema criminal.”

El 15 de junio Wilckens fue asesinado de un balazo en su celda mientras dormía. El asesino fue Pérez Millán Témperley quien se declaró subalterno y pariente del Coronel Varela. Fue declarado demente y trasladado al Hospital Psiquiátrico Vieytes.

En Vieytes, a su vez, Pérez Millán Témperley fue asesinado de un tiro por Esteban Lucich, un enfermo mental nacido en Dubrovnik. Lucich había hecho amistad con Boris Wladimirovich, un profesor anarquista de origen ruso quien según los investigadores habría inducido el asesinato. Fue interrogado y torturado. Nunca admitió participación alguna ni delató a nadie fuera del hospicio. A causa de la tortura y el maltrato Wladimirovich murió en Vieytes poco tiempo después.

Wilckens escribió: “¡La venganza es indigna de un anarquista! El mañana, nuestro mañana, no afirma rencillas, ni crímenes, ni mentiras. Afirma vida, amor, ciencias. Trabajemos para apresurar ese día.”

El mundo financiero es un mundo misterioso donde, por increíble que parezca, la evaporación precede a la licuificación. Primero se evapora el capital. Luego la compañía se liquida.

J. Conrad, 1914.



Caballeros de Botero Cuidan Trinity Church en Wall St., Manhattan, New York G. Lofredo (2009)