

Carpinteros de ribera y marineros coloniales Tradiciones vivas

Alberto Gianola Otamendi
Capitán de Fragata

Cuando fui destinado dentro de las fuerzas argentinas a la Misión de Estabilización de la ONU en Haití (MINUSTAH) no esperaba tener una experiencia particularmente náutica, aunque esa organización posee un grupo naval de lanchas patrulleras (tripuladas por la Armada de Uruguay)¹. Sin embargo, tantos años en el río y la mar, por profesión y afición, me hicieron captar de inmediato, imágenes de una vida marinera y una tradición que se conserva, por fuerza de la necesidad y el aislamiento.

En las desérticas costas de la parte occidental de la Isla La Española, el Haití actual y antiguo Saint Domingue colonial francés, los pequeños puertos siguen operando como desde las épocas coloniales y conservan aún los restos de las fortalezas² y baterías artilleras que las protegieran de las incursiones de piratas, bucaneros (“buchonieros”, originalmente cazadores de chanchos salvajes -buchons- y saqueadores, luego también bandidos litoraleños y embarcados) e incluso de las expediciones de los navíos de armadas de los reinos enemigos. Es todo un mundo que por los continuos conflictos internos del estado haitiano aún no se han abierto al ojo del turista, aunque han sufrido la depredación de la propia población durante más de doscientos años.



¹ La primera misión de las Naciones Unidas con un componente naval internacional fue la que intervino en la Guerra de Corea. Luego desde 1991 a 1992, la exitosa Misión en América Central (ONUCA) contó con un grupo de Lanchas Patrulleras de la Armada Argentina, como primera experiencia de patrullado marítimo y fluvial.

² Muchas de esas fortalezas, grandes o pequeñas, tenían el clásico diseño de estrella que impusiera el Mariscal napoleónico Baubán.



El caso es que, al igual que en el resto de América Central y la Sudamérica tropical se siguen empleando embarcaciones de madera de construcción artesanal y rudimentaria. Tanto en las costas norte y sur de la isla principal, como en el golfo de Gonavê, pequeños cúters de vela latina pescan y hacen el traslado de carga y pasajeros a las pequeñas islas y poblados costeros. En el creôle haitiano son conocidas como “batiman”, o al menos así es como lo pronuncian.





Bolsas de carbón, sal, arroz, harina, bidones de combustible y agua, tachos de alimentos envasados, fardos de telas, animales atados y enseres domésticos cubren su amplia bodega casi desprovista de forro y su cubierta superior corrida.



El propio palo mayor (al igual que la botavara y el pico), es hecho de un tronco relativamente recto y sostiene otra gran rama pulida que sirve de pluma, operada por un aparejo tan simple como rústico, sólo mejorado por motones de galvanizado y algún cabo sintético descolchado y mal falcaseado.



Estas coloridas tartanas inflan enormes velas de algodón de aparejo latino, con largos picos y pesadas botavaras, a veces incluyendo escandalosas. Todo es unido por anillas de hierro (racas) o lazos de manila.





Detalle del tintero



Obenques, burdas, landas y maniobra de ancla



Botavara, pico, cubierta y bodega



Plano de un bote, fognadura y carlinga

Además de verlas en navegación, pude apreciarlas en detalle durante su carga en el pequeño puerto de Carries, al norte de Port au Prince, desde donde cruzan a Anse-a-Galet, en la isla de la Gonavê, en el centro del golfo homónimo, al oeste del país.

Más tarde tuve la fortuna de encontrar un pequeño astillero, en pueblito rural, a la vera de la ruta 1, donde un viejo carpintero casi ciego, elegía las maderas por sus curvas originales y apenas las moldeaba a hachuela para formar quilla, roda, cuadernas, baos y varengas. Luego se iban calzando gruesas tracas con poco trabajo previo y amplias líneas de calafateo con algodón y brea.



Carpintero de ribera haitiano



Cúteres y botes en construcción

Llamó mi atención que su fondo, apto para vararlas y trabajar en las playas de arenas y bancos de coral, no tuviera quillote, orza central, ni orzas laterales, por lo que deben derivar mucho al ceñir; aunque no creo que esos aparejos les permitan ganar más de 45° al viento, mucho menos como llevan trimadas su paño.

Como es dable suponer, su lastre se conforma con grandes piedras redondas de las que cubren las orillas.



Tomas del astillero



Detalles de cuadernas y primeras tracas

Es curioso pero noté que había relativamente poca agua en sus sentinas, probablemente porque la madera de construcción estuviera muy reseca y se estanqueizara al hincharse en el agua. De cualquier modo, también iban provistas de las clásicas bombas de achique manuales hechas con grandes tubos de PVC y émbolo, estilo inflador de bicicleta, como usan todavía las lanchas amarillas de los pescadores costeros de Mar del Plata.



Tripulante achicando y detalles de bodega con su lastre rocoso

Excepto por algún clavo todo el sistema y herramientas de aserrado, prensado, armado, clavado y calafateo resulta muy propio de un par de siglos atrás. Imaginé a los primeros navegantes del Caribe, españoles, franceses, holandeses e ingleses, corsarios, mercaderes y flotas reales, trabajando igual en sus navíos en el 1700.

No más sofisticados son los botes de remo o chinchorros, que además de pesca y buceo de langostas y rosados caracoles “lambi” (cuyo efecto consideran afrodisíaco), los lugareños usan para pasear a los pocos turistas y los extranjeros que integran las agencias y ONG’s que colaboran en la recuperación del país, especialmente después del terremoto de 2010. Nótese en las fotos el detalle de sus remos (“ram” para los autóctonos) y los “toletes”.



Otro tradicional artefacto son las canoas a remo (“ram”). Las conocí en el Océano Pacífico, donde las usaban las guerrillas aliadas de El Salvador y Nicaragua para abastecerse y apoyarse entre sí. Justamente por ese tipo de embarcaciones se debió conformar una fuerza naval que patrullara el gran Golfo de Fonseca, sus manglares y grandes ríos, bloqueando esos movimientos logísticos de las fuerzas insurreccionales

Allí, en la América Central hispanoparlante se las conoce como "cayucos" y que allí se llaman “boiron”, y alcanzan esloras de hasta cinco metros. Se las ve cerca de las costas, marismas y pantanos, echando redes y líneas de anzuelos. A veces portan un pequeño motor fuera de borda que las hace muy veloces.

Son hechas sobre un único tronco recto, calado con fuego y devastado con hachas y machetes, luego ahusados para darles una aguda proa.



Cayucos con su palamenta y red en un varadero de pescadores



Boirón a la sombra de cocoteros

Esa isla, otrora la joya de las colonias francesas en el Caribe, sigue sirviendo de inspiración a novelistas como Carpentier o Allende³ por su mezcla de vudú, esclavismo, revoluciones y guerras. Es, a veces, el infierno mismo para sus pobres habitantes afroamericanos y siempre un paraíso para el navegante, el antropólogo, el explorador y el aventurero romántico.



Buenos Aires, 2013.-

³ Alejo Carpentier es el autor del célebre “El Reino en este mundo”, e Isabel Allende es la escritora de la difundida novela “La isla bajo el mar”.