

Bogavantes y canoeras



Anochece en el río Bonny. Luna llena, brisa suave. Cálido y húmedo atardecer de noviembre, en esta latitud ecuatorial, sobre la caleta de Biafra, en el Golfo de Guinea, costa sur de Nigeria.

Aquí, estamos, amarrados muy cerca del mítico “Corazón de la Tinieblas” de Conrad, en el centro del África occidental, en el auténtico ombligo de mundo.

El puerto de Onne, antiguamente una región de recolección de esclavos, es un gran campamento petrolero. Llamarlo campamento puede resultar peyorativo y engañoso; como algo precario, improvisado. Suena a filas de carpas de loneta, con tensores de cuerdas de algodón, sobre piso de tierra aplanada. Nada de eso. Concentra la actividad logística del sudoeste nigeriano. Es una de las zonas petrolíferas más activas del mundo, como lo demuestra el incesante tráfico de camiones, helicópteros y barcos de todo tamaño, bandera y tipo.

El “compound” es un gigante playón de hormigón prolijamente reticulado por calles y alambrados, que separan las cuadrículas asignadas a las diferentes compañías de cada rubro de la ingeniería civil, química y petrolera, y de la actividad marítima, que se mueven alrededor de la extracción de gas e hidrocarburos. Aquí se levantan edificios de oficinas de un par de plantas, enormes galpones de metal, centenares tanques y silos, depósitos y talleres. También hoteles, una clínica y un club. Se almacenan, montan, reparan y distribuyen por tierra, mar y aire los insumos que necesitan los campos petroleros del delta del Níger y las plataformas y naves que exploran y perforan su cuenca marítima.

Se cargan y descargan mercancías de inimaginable variedad, a granel, en atados, contenedores, canastos y bolsas, con las plumas de a bordo y grúas de un ingenioso mecano a escala monstruosa. Manojos de tuberías, camas con trépanos, acoples y válvulas, robots de inmersión, bombas de crudo, barriles de aceite, pallets de herramientas, contenedores frigorizados, tambores de combustibles especiales para aeronaves, vehículos especiales, acoplados, planchas de acero, estructuras de oleoductos, chinguillos de bolsas de cemento, tanques con químicos y barros de perforación, camionetas, pontones y barcasas, torres y flotadores...

El puerto se expande continuamente con obras de dragado y construcción de nuevos muelles. Hombres como hormigas en anaranjados overoles y cascos amarillos, se mueven en filas y tropes, con sus implementos de obra. Otros con salvavidas ofician de amarradores y estibadores. El

ritmo es africano, cansino y pausado, pero la actividad es incesante, pese a la llovizna previa al atardecer y al calor agobiante del mediodía. En toda la extensión de esta margen se observan las chispas y relámpagos de soldaduras, luces giratorias de colores y destellos de señales de linternas. Se escucha el rechinar de los pescantes cargados, bocinas, voces graves y breves modulaciones de radio.

La otra orilla frente al pier, presenta la contracara. Una isla de arenas amarillas, teñidas de manchas oleosas de asiduos derrames, alternan con el barro oscuro del que surgen mangles y palmeras, arbustos y malezas de la jungla africana. Una selva densa y tupida, con mil matices de verdes de otras tantas especies vegetales.

Desde el alto puente del buque, el manto selvático parece interminable y se funde con el cielo oscuro. Pero no es invulnerable, tiene los mordiscos del progreso. Tampoco es impenetrable; gracias a los reflejos de las torres de iluminación del puerto, se ve la invasiva presencia humana fermentando en su interior. Ranchos de hojas de palma, cañas y paja, barro o adobe, tablones, cortezas y chapas, matizan la costa donde se embican o amarran infinidad de botes y canoas.

Parafraseando a Espronceda, a un lado, el desarrollo industrial, al otro el atraso marginal, y allá, a mi frente, la mar.

Botes, eso me encanta. Largos y estilizados esquifes que en una de las cientos de lenguas locales¹, la de los Ijaw, etnia predominante en la región del Delta del Níger, se llaman “arrou”. Y me asombra que nos creamos originales señores de un mundo globalizado, pero vuelvo a encontrar en este otro extremo del planeta, las mismas canoas del Caribe. (Ver BaB 220, Febrero de 2015)

Hechas en enormes troncos ahuecados con fuego y talladas a mano, con hachuelas, con sólo un par de baos o tirantes a modo de bancada y para sostener transversalmente la estructura. Tal y cual las viera en Honduras, Ecuador y Haití.

Sus tripulantes, sentados en la popa bogan con remos cortos –que ellos llaman “yorwe”, igualmente arcaicos, de mango corto y pala en forma de pique o corazón. A veces navegan a la vela (“bala”), con un rudimentario aparejo de varas o meras ramas aceptablemente rectas, que forman un mástil vertical y otro angulado, como un pico, dando lugar a un solitario paño triangular; con la base en la parte más alta y el vértice en la unión de los palos, sobre el plano del bote, como la típica escandalosa de los antiguos cúters. Tela rústica y remendada, trapos mal cosidos, viejas lonetas o trozos de cenefas plásticas, a la que te criaste, o con lo que pudiste, pura maña e imaginación. Reciclaje, diría uno hippy presumido de outsider o un aventurero auspiciado por NatGeo.

Chinchorros y batanes de plástico colorido, emparchados, que muestran en sus rodas y regalas los achaques de la intemperie y el rudo trato, la erosión de incontables horas de bogadas e innumerables golpes y embicadas, yacen varados o aferrados a troncos hincados cerca de la restinga, como palenques, o amarrados a árboles del manglar.

¹ En Nigeria se han registrado más de 520 lenguas, de las cuales sobreviven la mayoría. Aunque se agrupan en tres vertientes principales, son completamente diferentes. Carecen de caracteres de escritura propia y se han acogido mayoritariamente al alfabeto romano, aunque en el Noreste, las tribus musulmanas usan la tipografía arábiga. Para comunicarse entre sí emplean una variante del inglés, lengua colonial, conocida como broken-english o pidgin, una especie de criollo.



Una enorme población fluvial y canoera. Procuran comida y peces para la venta. La pesca y la caza en las orillas (bush-meat). En las islas practican una agricultura básica de maíz, tubérculos (yam, papas, mandioca y batatas), o frutas (como el plátano y las bananas), que siguen siendo el principal sustento de las etnias ribereñas.

Cientos de embarcaciones surcan las rías cada mañana, en busca de pesca, sembrando redes, trampas y líneas de anzuelos. Son primitivas y en mal estado. Pero, quién ha de criticarlas.



Al verlos me da un poco de vergüenza y mucha admiración. Siento que nosotros somos marinos en monstruos de hierro automatizados y modernos, que nos mantienen en ambientes climatizados, con instrumentos que todo lo calculan y resuelven, mecanismos que nos liberan de hacer fuerza, de humedecernos la cara con el agua salada o exponerla al sol, tenemos comida caliente y camas abrigadas. Turistas foráneos venidos de sociedades hastiadas por el materialismo y el consumo, donde los barcos se compran a “brokers” y los aparejos se ordenan por internet a almacenes náuticos bien surtidos, donde navegamos los fines de semana de media estación, con camperas térmicas y termos de café con whisky. Operamos desde puertos balizados y seguros, al alcance del VHF, y llevamos por las dudas, balsas, bengalas y balizas de socorro. Somos navegantes de la new age. Hacemos deportes extremos con salvavidas y arneses. Marinos de días soleados, sin mojarnos, practicamos out-doors, pero con precauciones.

Aprendimos con instructores y de manuales lo que acá se aprende desde la placenta, y se mama remando, y se crece pescando, si se sobrevive. Lo nuestro fueron cursos con diapositivas, o power-point, maquetas, simuladores... y hacemos huelga si a rancho no hay naranjada... Nos dan un hacha y la colgamos de un cartel de incendio, sin saber siquiera hacer leña. Hacemos un elefante tallado en jabón o un barrilete de papel de diario y engrudo, y nos sentimos artesanos, o alardeamos de reciclar las latas de cerveza.

Marinos son los pescadores de botes con redes artesanales. Los que bancan laburando 15 grados de cabeceo constante, y otros 15, cruzados, de rolado, sin vomitar y sin quejarse. Ellos comen parte de lo que capturan (si pescan) y se remiendan los harapientos abrigos, lo mismo que las velas, con agujas de contra maestre y filásticas de cabos viejos. Construyen sus botes con pequeñas hachas de mano y fuego. Rezan con fervor rogando porque haya pique cada marea, aunque conservan tradiciones y cábalas ancestrales, o no tanto, cruzan dedos y rascan los palos sin temor, como se rascan las entrepiernas sin pudor. A veces también blasfeman enojados, con algo de razón. Carajan a Eolo y Neptuno con respeto pero sin culpa, saben que les deben mucho, pero más a su sacrificio.

Contaba que llega el ocaso vespertino, oscurece, en el puerto de Onne, cubierto por una fina bruma rastrera. Desde la puesta de sol, y aún pasada la medianoche hasta la madrugada, se produce un cambio notable en las aguas del fondeadero y la dársena portuaria,

Las mismas canoas, dinghies y chinchorros que siguen por el delta del Níger, los cardúmenes en las mareas diurnas y transportan peones desde las islas a los muelles, al caer el sol, mutan de rol y vuelven sobre los muelles, con otros planes. Se transforman en almacenes ambulantes de toda mercadería y ración.

Al ocaso, los “arrou” surcan la ría junto a los barcos fondeados y amarrados. “Business”. Limosnean, compran, venden o hacen trueque. Buscan combustible y comida, ropa, cabuyería, herrajes, herrajes. Todo sirve, todo vale, sea nuevo o usado, propio o robado. Ofrecen a las tripulaciones allí encerradas lo que necesitan para abastecerse, original o falsificado: artículos de higiene personal, refrescos, alguna golosina y tarjetas telefónicas. Pero sobre todo, cubren los vicios: cigarrillos, bebidas alcohólicas y sexo...

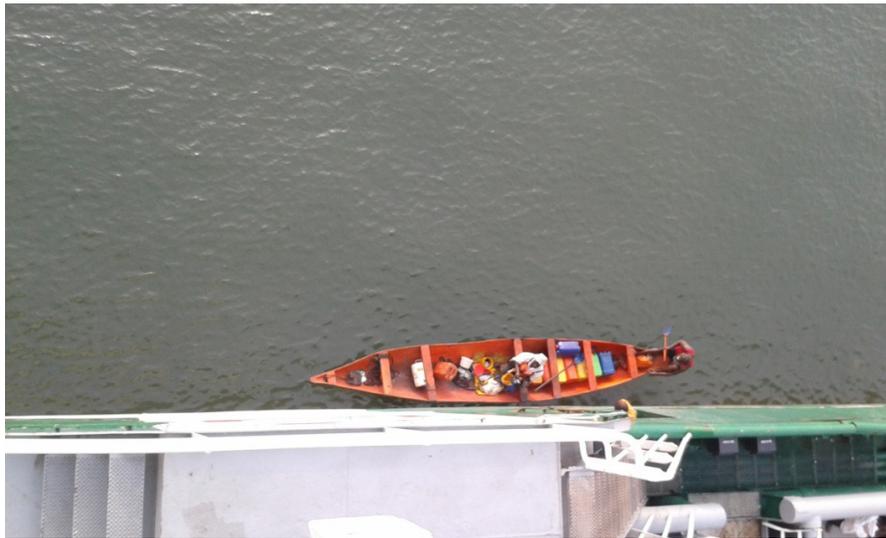
Cada canoa lleva una o dos mujeres para eso. Incluso a veces sólo las tripulan hembras, quienes reman o timonean el motorcito fuera de borda.

Negras, como toda la población local. Peinado alisado, espalda recta y erguida, camisas ajustadas y escotadas, van sentadas en la angosta bancada



de madera, entre los packs de latas de cerveza y las conservadoras de frío, entre bidones y cajas. Caras excesivamente maquilladas con pinturas de base muy clara y brillos (para visualizarse mejor en la noche), manos cruzadas sobre la piernas apenas cubiertas por minifaldas o ceñidos pantalones blancos. Se destacan entre la mercadería aunque no llaman la atención de otra manera.

Los botes transitan de ida y vuelta, van y vienen. Cuando un portalón se abre o un tripulante se asoma sobre la regala o el alerón, se acercan a negociar. Carne incluida. Porque para los canoeros su tripulante femenina es una mercancía más, la más valiosa mientras mantenga su aspecto juvenil y buena forma. Se ofrecen con poco entusiasmo y provocación, pero allí están. Los marineros no son gente de hacerse desear, ni muy exigentes. Quién sabe. Es una profesión antigua y universal. Antigua como el viento y tan universal como el mar.



En el río Bonny, en la larga fila de buques atracados y en la seguidilla de naves fondeadas en la rada, se deslizan incesantemente las canoas, y se avista el subrepticio embarque y desembarque de estas servidoras, saciadoras. De todas las edades y talles. Algo así como las visitadoras de Pantaleón de Vargas Llosa.

Tema recurrente el de los marinos, soldados, colonos y las prostitutas. Al menos en las camaretas de a bordo y los bares portuarios. Deseos insatisfechos, largamente contenidos y placeres profanos; billeteras engrosadas por largos períodos de ausencia del mundo civilizado; dinero fácil para las que pueden poner mirada y alma en blanco y ofrecer su cuerpo. Billetes sangrantes y dinero tortuoso para las que son esclavas de grandes proxenetas y pequeños cafishios, traficantes de blancas (negras, amarillas y coloradas), mercaderes de cuerpos, contrabandistas de almas.

La cuestión es más antigua que la Biblia, que la cita en la historia de Sodoma y Gomorra, furibundamente castigadas; en la apocalíptica Babilonia: “la gran prostituta de oriente”, que será aniquilada una y otra vez (hasta el siglo XXI, ¿o más?), y en el pasaje de la mujerzuela que finalmente nadie pudo apedrear. ¿Quién podría?

Y en todas partes, desde los onas de Tierra del Fuego a los esquimales de Alaska, pasando por los guaraníes de la Amazonía, la Polinesia o el África, canoeros han luchado o lo siguen haciendo por sobrevivir cada día, como pueden, bien o mal.