

Juan Fierro

CUENTOS
de la
MEMORIA
(2)

EL ATAUD

Los matutinos, en la página de accidentes viales decían, entre otras calamidades ocurridas el día anterior "Herido al arrojarse de un transporte público".

En el pequeño detalle de la noticia sólo se indicaba que Robustiano Cepeda había saltado desde el techo del transporte colectivo que diariamente se dirige hacia los pueblos de las sierras hiriéndose de consideración en la cabeza y fracturándose el brazo y el fémur derecho.

Como estaba haciendo una investigación sobre la vida de las comunidades de la serranía, la noticia me llamó la atención y decidí investigar un poco el tema porque sencillamente no me cerraba que alguien en sus cabales se arroje desde el techo de un colectivo en marcha, salvo que quiera suicidarse, pero esto era prácticamente inexistente en esas latitudes donde el problema más serio suele ser el de la diaria alimentación.

Mi primera escala para la investigación fue la compañía de transporte.

Allí me enteré que día por medio un colectivo parte a las cuatro y media de la mañana hacia los pueblos de la montaña, con escala en cada uno de ellos. Llega hasta el más alejado -y a mayor altura- pasa la noche en el mismo y, al día siguiente parte de regreso a la ciudad. Parando en todos los pueblos, por supuesto.

Para ir a fondo con mi tarea, me aventuré en uno de esos viajes, mimetizado como lugareño. Aprendí varias cosas sobre la vida de mis compatriotas en esas latitudes, cosas que un escritorio en una redacción jamás me hubiera enseñado.

Por tratarse del único medio de transporte existente entre esos pueblos entre si y de ellos con la ciudad, nadie

puede quedarse abajo del mismo. Todos suben y suben con todo aquello que transportan. Bolsas de lona llenas de ropa, valijas de cartón atadas con cordel, gallinas, alguna cabra, quesos, botellas y la más variada gama de artículos entre los cuales son infaltables las vituallas para el largo y traqueteado viaje. Hogazas de pan, queso, salame, milanesas, naranjas, bananas, vino, gaseosas, mamaderas, etc.

Cuando no hay más asientos, algunas tablas en el pasillo de asiento a asiento sirven a esos fines aunque ya no sea posible circular por el mismo. Cuando esa posibilidad se acaba, sencillamente se usa el techo del vehículo como lugar alternativo para bultos y en ocasiones para pasajeros.

La higiene, por supuesto está ausente con aviso. El piso soporta cáscaras de fruta y queso, piel de salame, derrames de vino o leche. Los olores conforman una extraña mezcla de sudores, humo de cigarrillo y humo de fogón impregnado en la ropa, desinfectante, leche agria, orines y aerosoles.

En cada parada, el pasaje salteando obstáculos, baja a hacer, donde puede, sus necesidades. Después entra en el oscuro local donde puede renovar su provisión de pan, vino, leche, bizcochos, hojas de coca, cigarrillos etc.

Cuando escucha los bocinazos del colectivo, apresuradamente cada uno vuelve a su lugar dentro del micro y cuando el conductor verifica que todos -o casi todos- están en su lugar, el techo inclusive, se reanuda la marcha. El tiempo de detención es incierto. Depende de la hora, de lo bien o mal provisto que esté el local de la parada, de la cantidad de bultos a bajar o subir, de los pasajes a cobrar y fundamentalmente de las novedades que haya

Demás está decir que las conversaciones privadas no existen. Allí dentro todo se dice a viva voz y no es mal visto que quien entienda que debe aportar algo al discurso, lo haga interviniendo desde su lugar. Esto si logra hacerse oír porque el chofer se deleita y deleita a su pasaje con una estruendosa música donde lo tropical se mezcla en forma

irreverente con el folklore de la zona, todo matizado en ocasiones por el llanto de algún pequeño hambriento, el cacareo de una posible gallina transportada en una bolsa y otros ruidos provenientes del motor y de la maltratada suspensión en el sinuoso camino de ripio por el cual asciende hacia su destino el transporte colectivo.

En la penúltima parada no me había podido enterar de nada acerca del accidente de Robustiano Cepeda. Nadie quiso engancharse con el tema y lo hizo en forma absolutamente ostensible, mediante el mutismo más absoluto, de manera que preferí callarme y esperar mejor oportunidad para hacerlo.

Por fin, ya de noche y a través de un camino en peor estado cada vez y entre montañas y precipicios amenazantes y oscuros llegamos a destino.

De inmediato me invadió una sensación de angustia absoluta. Dos preguntas me apretaron el pecho ¿Dónde como? ¿Dónde duermo?

El chofer del transporte, sospechando mi estado se acercó y me dijo como si fuese algo de lo más natural "Creo amigo que usted baja conmigo mañana. No se preocupe, acá no hay ni hotel ni posada. Se come en el parador y se duerme en un cuarto atrás del comedor. Ya hicieron fuego adentro para que encontremos todo abrigado porque dentro de un rato la helada va a ser brava".

Cuando salí de mi sorpresa atiné a decirle "Le agradezco pero, por favor dígame porque usted sabe todo eso"

"Es fácil" respondió. "Usted no es de aquí, eso se nota de lejos porque en estas zonas todos nos conocemos, así que usted no es de aquí. Pero como se portó bien con todos en el viaje, no protestó como suelen hacer esos que se vienen disfrazados de exploradores y se quejan porque el micro no tiene aire acondicionado, comió lo que había, tomó lo que había y respetó a todos por igual, desde la parada anterior

avisé que esta noche iba a tener compañía para comer y para dormir"

Estupefacto por lo que acababa de escuchar y sin tener la menor idea del sistema de comunicación usado para pasar el aviso de una parada a otra opté por resignarme y dejar que las cosas, simplemente, ocurran.

El llamado comedor era una pieza rectangular de adobe en uno de cuyos extremos crepitaba un fuego y, sobre el mismo un caldero renegrido dejaba escapar un exquisito olor a guiso. Varias lámparas a kerosén iluminaban el lugar, una radio a transistores dejaba escuchar una estación del país limítrofe y, en la única y larga mesa habían puesto directamente sobre la oscurecida y engrasada superficie de la mesa una botella de caña y varias de vino, vasos, pedazos de queso, de salame y de mortadela y unos enormes panes caseros. Cuatro platos de hojalata con sus cubiertos indicaban que seríamos cuatro a la mesa.

Así fue en efecto. El chofer del colectivo, el dueño del parador, su mujer y yo. Los vasos sobrantes los usaron algunos pasajeros rezagados que esperaban que los vengan a buscar o que habían hecho tiempo para una última copa. Otros, habitantes de las pocas casas que rodeaban al parador me imagino vinieron por la copa y para echarme alguna escrutadora mirada, ya que la noticia de la llegada de un extraño mimetizado y no prepotente se había esparcido con notable velocidad.

Comimos, con las manos, queso, salame, mortadela con pan y vino, después un rebosante plato de guiso, grasoso y muy picante pero que me supo como el mejor manjar del mundo con algo más de vino y después de eso, una reconfortante medida de caña con un mate de coca.

La charla versó sobre el estado del camino, las proximas nevadas que dejarían aislado por unos días al parador y sus habitantes, los chismes sobre los habitantes de los pueblos de la ruta, amores, odios, negocios, cosechas,

pasajes de frontera, los guardianes de frontera y sus andanzas, las próximas fiestas a la madre tierra en un imperdible arco iris sobre sociología y sabiduría popular.

En eso estábamos cuando el chofer del colectivo le dice al posadero "El amigo anda interesado en el caso del Robustiano"

"¿En serio?. ¡El Robustiano casi se nos mata del susto! Bueno, le cuento. Resulta que en la parada anterior se nos murió el Buenaventura Illicomi. Mandamos buscar un cajón para él porque se imaginará acá no tenemos depósito de esas cosas. El pedido lo llevó el patrón de La Venteada y la empresa llevó uno a la terminal del coche que trae este amigo" dijo, señalando con el dedo al chofer del colectivo.

Este último siguió el cuento, agregando: "Como se imaginará cargamos el ataúd en el techo, atravesado y tapado con una lona por si llovía y, como siempre, a eso de las cuatro y media, salimos para acá. Varios habían bajado porque era fin de mes y había moneda para gastar así que el coche se llenó rápido. En la parada antes del río, quiso subir Nicanor Andrada pero ya no había lugar adentro, así que el Nicanor se tuvo que ir al techo. Después del río empezó el garrotillo y el Nicanor a temblar de frío. Por eso, se hecho al piso a lo largo del cajón del Buenaventura y se tapó con la lona que caía por el costado de atrás, de manera que el cajón le hiciese de barrera para el viento de la marcha.

Dos paradas más adelante se subió al techo el Robustiano porque adentro seguía todo lleno. Cuando arrancamos seguía el garrotillo pero como estábamos más arriba hacía más frío todavía.

En la curva del puesto de Doña Etelvina, el Nicanor apartó un poco la lona y le dijo al Robustiano que se había sentado en el cajón "-Hace frío paisano-" Veá, fue tal el susto del Robustiano que se tiró del techo. Menos mal que en la curva ando despacio porque sino, se nos mata y además del Buenaventura tenemos que enterrar a otro.

Nunca dormí tan bien en un catre sin sabanas, envuelto en un poncho mirando el fuego. A las cuatro y media los ruidos me despertaron y a las cinco salimos de vuelta. Yo transformado en -y oliendo como - un lugareño y contento por lo vivido.

Le regalé mi cortapluma al chofer. No lo quería. Lo aceptó como prenda de amistad.

EL GERENTE

El país fue y volvió varias veces desde un extremo populista a otro casi monárquico. Cada período, por supuesto, fue para defender la democracia, llevarnos a ocupar nuestro inigualable destino de grandeza, distribuir mejor la riqueza y todas esas cosas que acarician amorosamente el espíritu y, cosa rara, logran despertar un entusiasmo que la experiencia debería negar rotundamente.

De cada periodo se salió con menos democracia, la única grandeza fue la de nuestro descomunal endeudamiento y los pobres siguen siendo pobres y los ricos más ricos todavía. Y, sin embargo, la esperanza vuelve. Debe ser porque sin ella, sencillamente no hay más vida como olfateo correctamente el Dante.

Cada periodo dejó huellas. Durante los populistas los trabajadores lograron leyes laborales dignas de los países más avanzados de la tierra, de los casi monárquicos algunos privilegiados alcanzaron el nivel de los habitantes de ese tipo de países.

De acuerdo al sino del gobierno de turno, las empresas fueron del estado o salvajemente privatizadas, lográndose un descomunal desorden donde el management de raíz sajona chocaba en forma irremediable con el poder gremial consolidado.

Era en esa condiciones que desarrollaba sus actividades la empresa de transporte ferroviario de cargas. Gerencias rápidas y comprometidas, conocedoras de las más modernas formas de gestión y promoción y fuerza laboral acostumbrada a la parsimonia de un país tropical.

El gobierno, con bombos y platillos anunció la venta de granos de un tonelaje desconocido en estas tierras. Significaría algo así como el 12 % del PBI, razón por la cual

los productores fueron debidamente apalabrados para que siembren sus campos con los granos requeridos.

¿Quién llevaría esos granos al puerto?

Los productores masivamente eligieron el camión que, por ser en casi todos los casos una empresa unipersonal -el camionero y su equipo- era confiable y no estaba sujeto a ninguna obligación gremial.

El transporte de semejante cantidad de granos por ferrocarril era más barato que el transporte por camión. Mucho más barato, pero no era confiable.

Un gerente de aquellos, indignado por lo que estaba pasando, olvidando toda jerarquía, saltó directamente hasta el despacho del Secretario de Agricultura, sabiendo que era también un fuerte productor de granos.

Sencillamente lo atrapó con este argumento "Usted produce granos que el país va a exportar. Además usted es funcionario del gobierno que hace la venta de los granos, y mi empresa es de ese mismo estado. Por eso, usted tiene que ayudarme a lograr que el transporte se haga por vía férrea. Usted sabe que es más barato y que podemos hacerlo". Contundente e irrefutable.

Los detalles técnicos del plan de transporte elaborado fueron de tal solidez que el Secretario no tuvo más remedio que decir, a regañadientes "Cómo puedo ayudarlo"

"Venga conmigo a Puesto Llanura donde prepararé una reunión de productores para informarles sobre el plan que le conté recién y usted, como productor dice que va a transportar sus granos en mis trenes. Sus colegas van a seguirlo y el país terminará ganando más plata".

El día convenido, el gerente llegó a Puesto Llanura en un tren de línea al cual se le había enganchado un coche reservado para autoridades, una especie de hotel rodante construido para ser usado por súbditos de su graciosa majestad en la conquista de territorios coloniales, heredado al nacionalizar los servicios ferroviarios.

A las seis de la tarde comenzó la reunión del gerente con los productores, el plan de transporte fue explicado en detalle y, llegado el momento de la decisión, apareció en escena, llegado en avión, el mismísimo Secretario, amigo de casi todos los productores presentes.

Este, una vez diluida la sorpresa motivada por su llegada, les dijo que conocía el plan, que se lo habían explicado en detalle y que la producción de sus campos iba a ir al puerto en los trenes de los que el gerente les había hablado.

La decisión no se hizo esperar. Si el secretario y a la vez un poderoso productor se arriesgaba por los rieles, ellos también lo harían. Además, era más barato y entonces ganarían más plata...

El riel salió triunfante y, en medio de la algaraza general, el presidente de la asociación de productores anunció en forma solemne "Amigos, en el galpón de Gastambide hay una vaquillona a las brasas. También hay alguna empanada y un buen vino para brindar por el gerente - que nos ha hecho ganar unos pesitos- y felicitarlo a él y a nuestro amigo el Secretario. El país ha ganado esta noche"

Cuando estaban comiendo, el piloto del avión que había llevado al secretario a Puesto Llanura y se acercó le informó que, por meteorología no podrían volar de regreso esa noche.

El gerente, que escuchó al piloto, de inmediato le dijo al secretario: "No se preocupe, a la una y media de la mañana pasa un tren a la capital. Le enganchamos mi coche y nos vamos tranquilos. Hay una cama para usted. A las nueve estamos allí"

La comida terminó de la forma más amigable imaginable. El regreso fue absolutamente placentero.

La tierra y las lluvias generaron más grano que el previsto y los trenes desfilaron uno tras otro desde la zona de producción al puerto, desde donde partió la descomunal cosecha hacia su destino mientras las arcas del estado

embolsaban el dinero que hacía falta para continuar levantando cabeza.

El gerente cobra su sueldo de gerente pero luego del sumario a que fuera sometido tiene asignada la tarea de ordenar por fecha las cartas de porte.

El camarero del coche de servicio lo denunció por haber transportado en ése coche a una persona que no era de la planta de personal del ferrocarril. Fue encontrado culpable.

LOS CHAPISTAS

El país era federal en los papeles pero unitario en los hechos. Por razones económicas, culturales y geográficas una enorme capital era el centro macrocefálico desde donde todo se manejaba y se controlaba. Nada escapaba a esa especie de sino centralista. Los mismos que, desde el interior derrochaban ingenio y argumentos reclamando mayor autonomía y federalismo sencillamente en cuanto podían encontraban la forma de pasar a engrosar la cabeza del monstruo y si era a cargo del estado central, mejor todavía. Con viáticos y pasajes para continuar una vez por mes su prédica local y asegurarse los votos necesarios para seguir en el status quo conseguido.

Por eso cuando un inspirado funcionario propuso la creación de la Corporación Federal del Transporte, la COFETE, todos estuvieron de acuerdo y el trámite del engendro pasó rápidamente todas las instancias de la pseudo democracia instaurada en esas tierras. Claro, la COFETE estaba pensada para entender en todo lo inherente al transporte terrestre, vial y ferroviario, aéreo, fluvial y marítimo, pasajeros y cargas.

La orgánica de la COFETE - bautizada de inmediato por el imaginario popular como "el" COFETE por su sonoridad absolutamente similar a la de un término del lunfardo muy gráfico sobre el seguro modo de funcionamiento del engendro- , comprendía un Presidente, dos Vicepresidentes, un directorio compuesto por un Director por cada provincia de entre los cuales se elegían por sorteo los tres primeros, todos con sede en el centro de la megalópolis, con vivienda,

coche, viáticos y sueldo, por supuesto y un impresionante esquema de direcciones nacionales.

Director Nacional de Transporte Terrestre, de quien dependían los Directores de Transporte Vial, urbano y rural, de Transporte Ferroviario, de Infraestructura Vial, de Infraestructura Ferroviaria, de Material Rodante, vial y ferroviario; de Tracción, de Mantenimiento y de Combustibles y Lubricantes y similares para el transporte aéreo, fluvial y marítimo.

Por supuesto, cuando los cargos fueron cubiertos por médicos de destacada actuación partidaria, abogados expertos en legislación electoral, sociólogos duchos en encuestas preelectorales, economistas con futuro en el partido y demás títulos habilitantes, la discusión por el alcance de las competencias de cada uno fue horrible e interminable, dado que la ignorancia jugaba junto a las ambiciones de poder.

El Directorio, sabio, creo de inmediato le Dirección Nacional de Coordinación del Transporte, auxiliada por las Direcciones de Coordinación Terrestre, Aérea y Fluvial y Marítima que contribuyeron en forma significativa al desorden instaurado.

El nuevo problema para el COFETE fue el discurso del Presidente de la República donde dijo que era necesario que el transporte contribuya como se espera que lo haga al desarrollo e integración del país.

De inmediato el directorio, sabio nuevamente, creo la Dirección Nacional de Planificación del Transporte con los Directores de Planificación Terrestre, Aérea y Fluvial y Marítima. Como corresponde en estos casos también fueron creadas las Subdirecciones de Programación Terrestre, Aérea y Fluvial y Marítima.

Naturalmente en los niveles inferiores de esa colosal estructura pululaban ingenieros y técnicos de distintas especialidades. Mecánicos, civiles, electricistas,

electrónicos, navales, industriales, informáticos, etc. sobre quienes recaía el peso del trabajo técnico de "el" COFETE con el cual se lucía el Directorio ante el Presidente de la corporación y este ante niveles superiores.

Estos, cansados de ser los animales de carga del sistema, juntos propusieron la creación del Sistema de Desarrollo del Transporte y Tecnologías Aplicadas, SIDETETA, con su propio escalafón, sistema de ingreso, promoción y remoción.

Luego de mucho trajinar, cuando expresaron claramente que no moverían más un dedo en las gomerías centralizadas, en la distribución de combustible para todo el transporte terrestre nacional, que no operarían más los radares que controlan la navegación en el río, etc. ,etc. rápidamente el Directorio avaló la propuesta y la elevó. Naturalmente, ante semejante amenaza, fue sancionada y de inmediato cada especialidad constituyó su feudo extendiéndose horizontalmente a través de todas las direcciones y direcciones nacionales como las raíces de una planta en busca de nutrientes.

Constituidos en colegiado delinearon sus propias condiciones de admisión en cada feudo. Para ser del feudo mecánico es necesario perfeccionar los frenos de los camiones, rectificar la conicidad de las ruedas del ferrocarril, evitar las pérdidas de combustible, mejorar el rendimiento de los motores diesel mediante la inyección de vapor, ajustar las relaciones de tracción de los camiones de montaña y cosas por el estilo.

Para ser un autentico miembro del SIDETETA naval hay que saber remar, mejorar hidrofoils, evitar cavitación en hélices de paso variable (aunque esto está en discusión con los mecánicos), evitar humos contaminantes, etc., etc.

Cada feudo estableció sus propias reglas a las que rápidamente transformaron en doctrina con feo olor que permitía sospechar que sólo ellos podrían ser miembros del

mismo y progresar en él y que solo formarían parte del mismo quienes ellos quisieran.

En resumen, mentalidad de trocha angosta y chapistas solamente.

Dentro de las normas de transparencia siempre proclamadas y jamás aplicadas, cada tanto el SIDETETA convoca postulantes para cubrir cargos en el COFETE. Se amontonan así carpetas y más carpetas conteniendo las realizaciones de aquellos que quieren ingresar al SIDETETA y de los que, estando en el mismo, aspiran a ocupar un lugar en el vértice de la pirámide, adquiriendo así la facultad de pontificar cual dueño de un determinado tema, usando inclusive el plural mayestático para realzar su inveterada estulticia.

Como la mayoría conoce las reglas de juego y las acepta a regañadientes o de buen grado, la cosa más o menos funciona y el SIDETETA es relativamente fuerte y cubre todos los aspectos técnicos del COFETE.

Se complica el tema cuando aparece un postulante en interfase cuya inclusión en algún feudo resulta problemática.

Es lo que le ocurrió a Agapito Resoluto, matemático especialista en teoría de redes. Ya desde su época de estudiante el bueno de Agapito tenía una especial atracción para los temas del transporte, tanto es así que su tesis doctoral versó sobre "Aspectos contribuyentes a la solución óptima del problema del viajante" calificada Summa cum Laude por el tribunal que lo doctoró.

En su presentación para ingresar, además de sus títulos y trabajos originales realizados presentó uno que hizo colapsar a varios.

Agapito, aplicando su especialidad, construyó las distintas redes de transporte carretero. Las codificó en matrices y determinó la clausura transitiva de cada una de ellas, con lo cual estuvo en condiciones de ver los subconjuntos disjuntos y sobre todo, ver donde estos eran

redundantes. Obviamente las redundancias eran un mal uso de los bienes del estado porque indicaban que una zona era atendida por dos o, en casos, más de tres sistemas de transportes viales de "el" CODETE donde se superponían y definitivamente no competían entre sí porque eran idénticamente malos.

Además eso significaba que, dejando uno sólo de ellos, habría un ahorro de cuarenta y tres camiones a disposición de otras necesidades, doce mil quinientos litros de combustible, mil cuatrocientos litros de lubricante y proporcional de neumáticos por mes y otras tantas ventajas. Mucha, mucha plata ahorrada. Mucha más que la que ahorraban los feudos en conjunto con sus realizaciones.

Los mecánicos palidecieron. Recuperado el aliento comenzaron a escucharse estas expresiones "Jamás cambió bujías a un motor"; "No sabe lo que es un cardán", "¿Tendrá registro de conductor?", "No puede diferenciar una llave francesa de una stitlson". "¿Le vieron las manos?. No sabe agarrar un destornillador", "No conoce la norma sobre aceros para engranajes helicoidales" y otras por el estilo. Ofendidos rechazaron la postulación de Agapito porque no es un verdadero mecánico y, con opinión negativa remitieron su presentación a los Informáticos.

Estos, debidamente influenciados por los mecánicos, no recibieron con simpatía la postulación de Agapito Resoluto y manifestaron colectivamente y por unanimidad su desconcierto por el hecho insólito de haber hecho un trabajo de esa magnitud sin utilizar el sistema HAL 8900 de última generación y procesamiento paralelo que ellos piden infructuosamente hace tres años.

Los antecedentes del bueno de Agapito siguieron pasando de mano en mano, mejor dicho de feudo en feudo hasta que, por fin recalaron en manos de los Directores de Coordinación porque se trataba de un tema transversal que no podía ser incluido en ningún otro específico.

Allí cundió el espanto. Ellos sabían que las redes eran redundantes, jamás lo habían dicho porque detrás de eso había problemas gremiales y metafóricamente hablando "de suministros" para los cuales el Directorio era particularmente celoso, vaya uno a saber la causa. Si este Dr. Resoluto lo hacía público, el periodismo y los ciudadanos, hartos del mal servicio de "el" COFETE (que hacía honor al lunfardo masculino) iban a hacer tambalear los cimientos de esa corporación donde todos ellos vivían muy bien.

Sin siquiera ponerse de acuerdo, usaron con Resoluto el viejo método de no contestarle o hacerlo con evasivas "lo está analizando la Junta", "se ha convocado un especialista extranjero que está en su tema", "no se han expedido" y cosas por el estilo.

Con esta metodología de ablande "el" COFETE logró tres cosas de máxima importancia: primero los chapistas mantuvieron incólumes sus feudos de fierros, grasa, chapas, circuitos, cables, tuercas, bulones, soldadores, computadoras, túneles de viento, gomerías, talleres, laboratorios y demás, segundo, los coordinadores conservaron sus lugares y evitaron un caos en el organismo federal y tercero, Resoluto se fue con un contrato muy jugoso a otro continente.