

CRÓNICA

Cenotafio

Jesús Antonio Medina Guilarte

UPEL- Maturín

jamg22051986@hotmail.com

La tarde está por caer sobre el puerto mientras se escurren, pesadamente, las últimas gotas de cerveza del día. Cinco horas de espera y aún ningún movimiento esperanzador. Más allá del borde del muelle fluyen en calma las aguas marrón-verdosas fruto de la unión del Manzanares y el Golfo. Otrora adornaban el paisaje porteño enjambres de pequeños tritones que, con sus melenas amarillas y pieles tostadas (insignias de su linaje marino), se lanzaban desde lo más alto de las embarcaciones en busca de las monedas y los billetes que los pasajeros tiraban al agua como ofrenda. Hoy los niños del mar han desertado del puerto dejando a los corroídos ferris en solitaria danza; imperturbables monumentos a la lentitud y la paciencia.

Pronto iniciará el ritual. Se correrá el rumor nuevamente: -ya van a empezar a cargar-. Nos acercaremos como autómatas a los carros, con la misma ilusión de un perro callejero. El sol, nuestro compañero de tantas horas, se ha dado por vencido y ha decidido ocultarse definitivamente. Ha llegado la noche y aún la cola no avanza un centímetro. Sentados, esperamos el ansiado murmullo en la recién estrenada oscuridad. Se hace esperar por dos horas. Esta vez sí es cierto. Entonces empieza la sinfonía de motores que despiertan con un cansino bostezo luego de más de siete horas de lánguida pereza.

Estar dentro del ferri tiene regusto a victoria, dadas las penosas circunstancias. Más que Margarita, es el propio ferri nuestra Ítaca. Tantas horas observándolo anclado en su lento vaivén en el muelle terminan por hacerte creer que es un sueño imposible, una fantasía alocada que, perversamente, se regodea, inalcanzable, frente a tus narices. Pero aquí estamos, sentados y con el motor en marcha, sudando la gota gorda por el calor y por la alegría de estar moviéndonos finalmente después de tanta pesadilla estática.

Se han acallado las conversaciones. A pesar de que restan aún horas para llegar a nuestro destino, ya nadie parece desesperado por quemar el tiempo. El mar se ha convertido en espacio de ensoñación. ¿Sobre qué lejanas cumbres volarán sus pensamientos? ¿Volarán o se hundirán igual que los míos? ¿Lo recordarán? O más bien, ¿lo sabrán? Una vez más el fantasma del Santa Margarita II atenaza mi mente a la salida de este puerto. Al igual que me pasa al caminar sobre las tumbas de los cementerios, no puedo evitar estar consciente del apagado palpitar del mundo debajo de las suelas de mis zapatos.

* * *

Durante muchos años, aquella embarcación fue anónima para mí. No recuerdo la primera vez que escuché la historia, pero desde siempre sentí una extraña fascinación por ese naufragio en particular. El ferri se hundió en el 87, así que mi conocimiento del incidente fue siempre mediado, pues para el momento de los hechos me encontraba sumido en el pozo inconsciente de la infancia temprana (nací en el 86).

Resulta ser que mi abuela trabajaba como cocinera en aquel “ferri que se hundió en la Fosa de Cariaco”, de cuyo nombre nadie parecía acordarse. Aquel día en específico no fue a trabajar porque se enfermó (o algo así, si la memoria no me falla).

El hecho de que un familiar cercano escapara de las garras de la muerte por obra y gracia del destino es, sin duda, un elemento que hizo esta anécdota memorable, pero lo que realmente captó mi atención fueron las extrañas circunstancias del hundimiento. Es en este punto donde las cosas comienzan a ponerse complicadas. Ninguno de los que me contaron la anécdota cuando niño afirmaban ser testigos presenciales, pero sí que su fuente, un amigo, o el amigo de un amigo que estaba o trabajaba en el muelle, era la más confiable y que por muy extraños que parecieran, esos eran los hechos. Aquella mañana, tarde o noche (dependiendo de la versión) el mar se tragó a ese barco, literalmente. Fue tal la furia de las aguas, que las amarras que fijaban el ferri a la plataforma de embarque se rompieron y lo dejaron a la deriva. El navío pasó a dar vueltas sin control alguno hasta que finalmente fue devorado por las aguas a la altura de la Fosa de Cariaco. Lo que sea que haya ocurrido ese día nunca se vio antes, ni después.

El epílogo de la historia no es menos místico. Algunos meses después (o años, según quien lo cuente), el gobierno de la nación le pidió al afamado explorador marino Jacques Cousteau que realizara una expedición a la Fosa de Cariaco con la finalidad de ubicar el navío siniestrado. El francés en principio aceptó el reto. Sin embargo, luego de la primera inmersión, por razones absolutamente misteriosas se retiró precipitadamente del país, como alma que lleva el diablo, sin tan siquiera cobrar un centavo de sus jugosos honorarios.

Por años, el relato de ese hundimiento, encendió mi febril imaginación. Durante cada vacación, no podía evitar abordar los

ferris, chalanas o lanchas, sin mirar con cierto temor las aguas sobre las que flotábamos. El mar nunca parecía ser igual en el puerto. Cada año, al momento de iniciar nuestra acostumbrada peregrinación que partía de Maturín, seguía a Cumaná y culminaba en Margarita, las aguas tenían una tonalidad distinta; algunas veces marrón, otras verde claro, otras verde más oscuro, otras veces marrón-verdosa. “¿Qué tinte habría cubierto estas aguas aquel fatídico día?” Era una pregunta que no pocas veces llegaba a mi cabeza. Cuando se encendían los motores veía las aguas fluir raudas alrededor del barco, preguntándome en qué punto exacto empezaríamos a navegar por encima de la Fosa. La imagen de una amiga de la familia cayendo por la borda de un bote y siendo rescatada milagrosamente al ser halada por su larga cabellera acudía a mi memoria en esos momentos. El relato del naufragio y el de la experiencia cercana al ahogamiento de Nilda, tal vez hayan sido el caldo de cultivo para el inefable temor al que me transportaba los más disímiles estímulos. Estaba por supuesto la visión de las aguas insidiosamente calmas del puerto; pero también me ocurría lo mismo con cierta sección del Museo del Mar de Cumaná, que tantas veces visité. La oscuridad del recinto creaba una atmósfera algo lúgubre. Sin embargo, no era solamente esto lo que me perturbaba. En realidad, disfrutaba el paseo tremendamente, hasta llegar a determinada zona dedicada a los cetáceos. Ahí se unía a la oscuridad, el sonido de una grabación de cantos de ballena repetidos en un bucle infinito. Apenas me aproximaba a esa zona, un pánico paralizante se apoderaba de mí. Mi mente no podía evitar transportarse a las angustiantes profundidades abisales. Jonás ha debido tener la misma sensación al descender irremediamente hacia el lóbrego mundo del Leviatán, mientras las algas se abrían en su boca ahogando el llanto desesperado. La música de las ballenas era para mí el ensordecedor grito del vacío, de la oscuridad que todo lo devoraba, luz y voz. Cousteau (si quebramos una lanza a favor de la leyenda surense), y Jonás sobrevivieron al abismo, a cambio de ser marcados a fuego por él. ¿Qué será de aquellos que hicieron de esta solemne vacuidad su morada eterna?

Con el pasar de los años el recuerdo del naufragio de la Fosa de Cariaco se fue apagando. Hasta que un día, y de la manera más impensada, el relato del Santa Margarita II volvió a atravesarse en mi camino. Ocurrió a bordo de un taxi en Maturín. La conversación con el conductor, no sé por qué misteriosas razones, terminó empujándole a pronunciar la siguiente frase: - yo vi con estos ojos que se han de comer los gusanos cómo el mar se tragó un ferri allá en Cumaná. - Entonces prosiguió: - Yo estaba parado ahí justo en el bordecito del muelle cuando vi una cosa rara en el agua. Me di cuenta de que se estaba formando como una especie de hilito en el medio. Resulta ser que el mar se había separado en ese sitio y cuando volvió a juntarse la fuerza fue tan arrecha que rompió los mecates del ferri y lo fue halando hacia atrás hasta que se terminó de hundir en la Fosa de Cariaco. Esa fuerza era imparable, todo pasó así de repente y no hubo tiempo a hacer nada. Nada más se salvaron los que se quedaron en el muelle. Al resto se los tragó el agua con el ferri; eso fue una mortandad-. El relato tenía un inusitado tinte bíblico, y, sinceramente, me dejó perplejo. Por primera vez me comentaba el incidente alguien que afirmaba ser un testigo presencial. El testimonio del taxista fue otra vuelta de tuerca en torno al misterioso hundimiento. Tras escucharlo, las preguntas se amontaban en mi cabeza ¿Pero qué carajo pasó entonces? ¿Cuántos muertos hubo? ¿O es que no hubo ninguno? Un dato tan fundamental en esta clase de acontecimientos, no estaba para nada claro, había escuchado las más variopintas versiones y ninguna coincidía. Las víctimas fatales iban de cero, pasando por apenas unas cuantas, hasta llegar a una “mortandad”. Pero sobre todas las cosas me preguntaba cómo demonios pudo pasar un ferri del muelle de Cumaná al fondo de la Fosa de Cariaco sin que nadie pudiera hacer nada al respecto, los dos puntos están lo bastante lejos como para que parezca imposible que esto ocurra.

* * *

El Santa Margarita II no nació con ese nombre; fue este el último de los muchos que marcaron una vida errante. Al ser botado en Gotemburgo en el año 1959, fue bautizado como Prinsessan Christina. A partir de ahí, un desfile de nombres: The Londoner, Botnia Express, General José Artigas, hasta finalmente ser adquirido por Conferrys en año 77. En total, 28 años de frenética vida surcando varios mares europeos y latinoamericanos, antes de sumergirse en su lecho definitivo.

Es este el escueto registro disponible en internet de un barco rodeado por un aura fantasmal. De las dos únicas fotos disponibles (una en blanco y negro, y otra a color), ninguna corresponde su período de servicio en Venezuela. Una pequeña leyenda da cuenta de su triste final:

El tres de noviembre de 1987, el ferri venezolano Santa Margarita II, propiedad de Conferrys C.A, volcó en el terminal de Cumaná, mientras cargaba un peso de 50 toneladas en vehículos. 5 personas murieron. 250 fueron salvadas. El barco se hundió en aguas profundas.

En un rincón perdido de internet, una modesta web diseñada por el fotógrafo submarino Carlos Vilkerman mostraba el pixelado fragmento de la portada del Nacional con fecha cuatro de noviembre del 87. Por lo visto, dicho periódico dedicó la portada entera de uno de sus cuerpos al hundimiento del Santa Margarita II. Una vez más, los datos eran contradictorios; se hablaba en el reportaje de 14 fallecidos. Hace dos años aproximadamente envié un correo a Vilkerman preguntando si tenía algún otro material, o el periódico en cuestión cuyo fragmento posteó en su web. Nunca recibí respuesta alguna. Para colmo de males, los links de su web se encuentran rotos al día de hoy.

Sin embargo, con el tiempo tuve la oportunidad de agregar una pieza más del rompecabezas llamado Santa Margarita II a mi colección. Esta vez de boca de un tío político, cuyo testimonio se aleja un poco de lo místico para coquetear con el terreno del conspiracionismo.

Él también afirma que fue testigo presencial de los hechos aquel 3 noviembre. Como trabajador que hacía vida constante en el muelle pudo notar que algo raro ocurría con el proceso de carga de vehículos aquel día. Al parecer la errónea distribución del peso trajo como consecuencia que el barco se escorara mientras permanecía amarrado al muelle. Sin embargo, este hecho no fue fatal. Simplemente representó un contratiempo que provocó un retraso que para nada es extraño en la industria del transporte

naviero nacional. Lo que afirma mi tío es que la razón verdadera de lo ocurrido en esas primeras horas de la tarde en el muelle no era (al menos del todo) la mala distribución de la carga vehicular, sino una falla en la sala de máquinas producto de una negligente política de mantenimiento por parte de Conferrys. Al parecer un desperfecto en el casco del barco, provocó que ingresara agua en la susodicha sala, lo que por supuesto afectó la flotabilidad del ferri. Esa tarde, como quizás pudo haber pasado en muchas tardes anteriores, el problema fue solucionado mediante mecanismos, cuanto menos, precarios. Una vez estabilizado el ferri, y una vez que se produjo el embarque, la nave zarpó bajo aparente normalidad. Cuando el Santa Margarita II empezaba a alejarse en dirección al mar abierto, zozobró ante la mirada atónita de quienes observaban desde el muelle. A pesar de los esfuerzos por rescatar a los pasajeros, hubo una cantidad mucho mayor de decesos, según mi tío, que las cinco indicadas en el sitio web mencionado algunos párrafos atrás. Afirma incluso, que existe o al menos existió un video del suceso, pues justo al lado de él pudo notar a alguien con una cámara filmadora. Por supuesto, según él, el documento nunca salió a luz pública, gracias a la presión de Conferry por correr una gruesa cortina sobre los acontecimientos.

Mi tío, impactado por el hecho, afirma haber compuesto un galerón inspirado en la tragedia de aquel día. Asegura incluso que la pieza fue acreedora del primer lugar en un concurso musical realizado en Cumaná por aquella época. Eso sí, la letra la ha olvidado por completo con el paso de los años, y el manuscrito donde la plasmó originalmente se ha perdido irremediabilmente en algún apolillado rincón.

Esas mohosas páginas, donde quiera que estén, si es que alguna vez existieron, son el monumento perfecto para homenajear al Santa Margarita II. Un nombre para siempre borroso, desdibujado, opaco. Naufragio de naufragios. Allá, en lo más profundo de la Fosa, da cobijo a aquellos rostros que se han vuelto tan nebulosos, que ya la memoria es incapaz de distinguirlos en forma o cantidad. Las aguas del Terminal de Ferris de Cumaná son hoy el perenne recuerdo del vacío.