

Por las carreteras de Haití

Magdalena Rincón

La diputada provincial y concejal de Puerto Lápice Magdalena Rincón Goicoechea relata su experiencia con los militares en misión humanitaria en Haití, así como su viaje por las carreteras de la isla.

Hay un militar español al que por sus barbas los haitianos le llaman "Papá Noel". Es pediatría. Y, probablemente, ha traído a Haití más regalos de los que "Papá Noel" haya podido traer jamás. Pero le preocupa una cosa: hay una niña haitiana que lleva unas tres semanas en el hospital de a bordo del buque Castilla. Tiene leucemia. Tiene una cara muy graciosa. "Se la ve feliz", se me ocurrió decirle. "Hombre, es que la medicamos", me contestó el médico. Pues insisto, es feliz con su madre a los pies de la cama del hospital flotante.



Tuvo una gran dificultad para lograr los papeles de las autoridades haitianas ni las dominicanas hacen nada para poder operarse. Parecía al principio que la burocracia no distingue entre la vida y la muerte. En mi opinión, si hay que iniciar la reconstrucción de Haití, ¿por qué no comenzar por demostrar que a Haití le importa que se muera una niña de leucemia cuando tiene la posibilidad de intentar evitarlo?

Y cuando ya estábamos como en casa, entre compatriotas, entre las Fuerzas Armadas Españolas (alguno muy sorprendido de vernos, especialmente por mi vestimenta: vestidito y chanclas). Lo primero se justifica por el calor y que ya hemos hecho entrega. Lo segundo porque también en mi pueblo subo a la sierra en chanclas cuando paseo a mis perras y al menos aquí en Haití no hay abrojos), llegó un grupo vestido de azul oscuro que pensé que eran de la Policía Nacional Española.

Subían con piñón fijo hacia nosotros. Al frente, el capitán de la fragata Álvaro de Bazán, Iñigo de la Puente y un puñado de sus tripulantes. Con él, el capitán del Buque de Asalto Anfibio Castilla, Francisco Peñuelas.

La conversación se anima y los capitanes y nosotros escuchamos la realidad de la ayuda humanitaria. Les pregunto igual que hice a los sacerdotes de Jacmel por el reparto de la ayuda y por la labor humanitaria de Organizaciones Internacionales y cooperantes. Le digo que mi opinión me temo no es demasiado buena: demasiada descoordinación, demasiado turista de cooperación (¿para qué sirve un cooperante por cinco días?), poca eficacia. ¿Cuántas acompañan y protegen con su presencia al convoy

con su mercancía?

Me dicen que han sido ellos, la infantería de marina, quienes han levantado y puesto a funcionar de nuevo al hospital de la zona; que las infraestructuras más básicas las han reconstruido ellos; que abastecen de agua a la población; que arreglan (allanan) los caminos de piedra, al menos entrada y salida de su campamento; que apoyan la campaña de vacunación de la OMS realizándola allí ellos; etc.

Pero lo mejor de todo, es que un infante de marina no puede desobedecer a su teniente-coronel cuando este le pide que hay que empatar. Y así sucedió en el partido de fútbol que organizaron días antes contra los chiquillos de allí. "Técnicamente eran muy malos, pero corrían como gacelas", nos dicen.

Las FFAA españolas que trabajan en el exterior son muy queridas y apreciadas por la población. Su labor es excelente por los objetivos materiales que consiguen y por su proximidad a la población con "detalles" como ese partido de fútbol en el que hay que empatar; y por algo tan tonto como situar la bandera española junto a la haitiana y a la misma altura en el campamento. Por esa tontería suceden cosas como que los estadounidenses toquen tierra haitiana y claven sólo su bandera y se monte un cirio. ¿Alguien sabría decirme la ingente cantidad de ayuda que ha depositado EEUU en Haití? Pues más o menos por cada avión que aterrizaba en Port au Prince, llegaban 15 llenos de ayuda de EEUU. Y lo mismo Venezuela: los haitianos se quejaron porque la bandera venezolana era más grande o estaba más alta que la haitiana. Así que los haitianos se han cansado y ahora clavan mástiles con su bandera o trapos de color rojo y azul oscuro en cada campamento.

La fragata (buque de guerra, entre otras cosas) Álvaro de Bazán se dirigía a Puerto Rico y en su marcha hacía un alto para visitar al Castilla y al agrupamiento en tierra "Hispaniola" por si necesitaban algo. Y en esa visita simplemente nos colamos.

Subimos en la barcaza que esperaba en la playa. Me sentía como en el desembarco de Normandía pero en dirección contraria. El BAACastilla tiene dos barcazas en las que todas las noches embarcan el material que desembarcan al día siguiente. Entramos en las tripas del buque. El capitán nos dirige al magnífico hospital de a bordo: y allí estaban Arlit (creo recordar que ese es su nombre) dibujando con los rotuladores y su madre al lado; otros enfermos más y el chico que hacía de traductor del creol y francés al español. A Arlit le pregunté en francés cómo se llamaba; me miraba con los ojos como platos y no soltaba el rotulador. Pero sonreía. Sí comprendió: "ton nom?" y me contestó "Arlit". A su madre le deseamos buena suerte, y ella en francés nos dijo que confiaban en la ciencia y en Dios. O sea, lo que es una constante en el pueblo haitiano: encomendarse a Dios (probablemente en el sentido de su tradición animista).

Y si no habíamos tenido bastante con la película anterior ahora venía la segunda parte. La comida conjunta a la que nos habían invitado se hacía en la fragata. Y hasta allí se llega volando. Literal: volando.

Te dan un chaleco, un casco, te explican normas básicas de seguridad (lo que llaman el "briefing") y firmas una hoja de consentimiento. Vamos, lo normal. Y a la de tres, se abre la puerta y sales a la pista

de aterrizaje de los tres helicópteros que posee el BAACastilla. Sigues las indicaciones de los militares, subes, te abrochas el cinturón y vuelas sentada junto al capitán (casco de Comandante) frente a un portalón abierto desde el que se ve el mar y las montañas.

En el Álvaro de Bazán, su capitán toma la iniciativa y nos muestra un barco bellísimo, equipado igualmente con sala de operaciones aunque más reducida pero con todos los medios y avances médicos y técnicos existentes, especialmente, la posibilidad de operar a distancia (una especie de operaciones por vídeo-conferencia) y radiografías digitales (sin papel). Subimos al puesto de mando.

Al terminar la excelente comida (¡por fin comida española!) el capitán del Álvaro de Bazán (de nuevo La Mancha, ahora Los Montes, el Viso del Marqués) le hace entrega al capitán del Castilla una placa de agradecimiento por la ayuda prestada en cierta ocasión.

Al despedirnos le garantizo al capitán Francisco Peñuelas como hice al capitán Iñigo de la Puente que escribiría una crónica sobre la labor que la Armada realiza en estas operaciones de ayuda humanitaria que suplen con su eficacia, su trabajo y su compromiso, muchas de las lagunas que la cooperación internacional desarrolla a través de Ongs y organizaciones internacionales, con mucho menos presupuesto, con mucha menos promoción publicitaria, con mucha menos burocracia y con mucho más sentido común.

Si una aprendiz de enfermera haitiana es capaz de escribir una emotiva carta de agradecimiento a la Armada española, con mayor motivo para los españoles deberíamos sentirnos orgullosos de la encomiable labor que realizan allá donde son enviados.

Para nosotros fue como estar en casa.

Y a partir de ahí, porque así somos los manchegos, que como en el Quijote pesa por igual el sentido común de Sancho que la idealización de su amo, salimos para Puerto Príncipe. Esta vez a contrarreloj. Volvemos a cruzar la ciudad donde se acumulan por igual los escombros, la basura y las personas. Pensamos en la cantidad de ratas que habrá allí. Y luego vimos que no había ni ratas, ni gatos, ni pájaros, ni perros ni ningún otro animal. Con 1.300.000 personas hambrientas es fácil llegar a una conclusión , quizás, equivocada.

Cruzar Puerto Príncipe supone una hora o dos. Y, menos mal. ¿se acuerdan de la M-30 en obras? ¿o cualquier otra calle levantada por completo? Pues no, peor, mucho peor; eso es cruzar Puerto Príncipe. Porque hay que añadirle una marabunta de personas en todas partes, entre los coches, sobre los coches, en las calles; balsas de agua que inundan tramos enteros donde vas evitando encallar una rueda en algún agujero; pero esa agua hay que imaginársela de un color parecido al cemento, como un cenagal, mezclada con un basurero, a veces humeante; y un gigantesco taller mecánico (grasa, aceite, goma, chapa...); un coche bajo (no todoterreno) que se para en mitad del tramo y le tienen que colocar piedras (pues de eso es la carretera) para que arranque. Y el que pone la piedra como todos los que por allí andan o van descalzos o están hasta las rodillas del cenagal.

A la ida no me dio tanta impresión o no me detuve a mirar tanto a la gente por el desastre que era todo. Pero esta vez sí. Entre otras cosas porque había un atasco monumental. Intentaré explicar lo que es un atasco en Puerto Príncipe.

La Puerta del Sol de Madrid en obras, sin señalización ni obstáculos que te impidan ir de un lado al otro. Por un carril podemos ir tres coches: el autobús de colores del que cuelga gente y mercancías

atravesado por la derecha; nosotros en el medio, girados para evitar caer en un hoyo; y un tercero que puede ser también un camión a punto de empotrarse contra el vehículo de delante porque, atención, pretende girar para ir en sentido contrario donde se da una situación de amontonamiento similar. Luego el peatón que se planta pegado al coche y que como sabe que todos nos queremos meter un centímetro más delante y al primer movimiento de alguno aceleramos, tienen que pasar con la mano levantada pidiéndote stop.

El remate para nuestra desesperación era que si ya con los tres carriles amontonados, y los atravesados, te quitan uno...

De repente nos fijamos que está la policía nacional haitiana. Llevan uniformes espléndidos que destacan entre los harapos que viste el resto de la población. Suponemos que se los ha proporcionado la comunidad internacional.

Y con tanto atasco como decía, me fijé en una muchacha que se remangaba la falda y sujetaba los zapatos en la otra mano mientras ¿remojava? los pies en el arroyuelo que descendía por la cuesta lateral llena de chabolas hasta llegar al cenagal de la carretera. Y ya a la salida un chaval que se agacha y se lava la cara con el agua que había en el suelo. Pero esta era agua limpia que brotaba de una nueva y gigantesca rotura de tubería de agua.

Decimos adiós a Puerto Príncipe sabiendo que puede continuar así por muchos años. El hecho de convivir dos días con haitianos, de recorrer su país, que te analizan su país y su forma de ser, te hace que te olvides del terremoto y que te des cuenta de que Haití no es pobre por el terremoto. Es más, llegas a la conclusión de que el terremoto, a la postre, es un accidente más. Que lo único que ha cambiado puede ser el miedo de la gente a volver a sus casas y la firme esperanza, ahora sí, de que la comunidad internacional vendrá a ayudarles. ¿Pero una ayuda masiva es capaz de garantizar una democracia, un desarrollo, una vida digna? Hace falta un cambio de mentalidad de los propios haitianos. Son ellos los que tienen que asumir el peso de su reconstrucción. Sin embargo, están convencidos de que la comunidad internacional es algo así como su dios salvador. Pero esto necesitaría otro capítulo.

Estamos saliendo de Puerto Príncipe y ya es casi de noche. Pero sabemos dos cosas: los haitianos no asaltan los vehículos ni los camiones con cargamento (salvo que tengan avería). Y realmente no es un asalto, hay más gente andando al borde de la pista/carretera yendo de un poblado a otro que en muchas plazas de nuestros pueblos.

Es cierto que van armados. En las montañas de Jacmel y la llanura costera portan machetes como los que se usan en Africa. ¿Los emplean como armas?, es posible, pero a nosotros no nos contaron ningún caso. Los utilizan para cortar la caña de azúcar, como instrumento de trabajo. Ciertamente impresiona verlos enfundados o no cuando pasas con el coche junto a ellos.

Las luces son un elemento a descubrir en los coches y en las carretras: No hay electricidad. Es posible que pienses que te vas a cruzar una moto y resulta que es un trailer que te echa contra tu arcén, que estará lleno de gente. Pero a nosotros no nos pasó nada, quizás porque la gente se baja del "arcén" en el momento oportuno.

Con toda esta animación, fuimos cruzando los pueblecitos/aldeas que salen al borde de la pista. Y llegamos a la frontera. Y yo reconozco que aquí sí me daba miedo. Se va bordeando el pie rocoso de una montaña y del otro lado un lago. Y a ratos una pista practicable y, a ratos, un pedregal donde estás

vendido si quieren hacerte algo. Porque por supuesto hay grupos de chicos jóvenes que van caminado por los laterales. Pero, de repente, en esa "normalidad/cotidianeidad haitina" te encuentras con que una de esas camionetas-autobús está metida en el agua porque su dueño la está lavando como los hindúes lavan a los elefantes.

Seguimos acercándonos y al llegar la frontera está cerrada. Con nosotros hay otros tres trailers. Todos ellos, ya vacíos llevan un portallón abierto y sujeto para que se vea su interior. No sabemos si es para evitar asaltos o si es para que los registros policiales sean más rápidos.

Conseguimos pasar con acreditación diplomática. Si no hubiera sido imposible.

Y en República Dominicana, volvemos a lo propio de cada pueblo: controles militares a cada paso. Buscan haitianos y droga. Esto último es bastante fácil. Solamente los trailers que vuelven de Haití pueden ir cargados hasta los topes. Y los que entran, igual. La pista desde Jimaní hasta Barahona es igual o peor que las de Haití. Concretamente hay un tramo donde te metas por donde te metas te hundes en los hoyos.

Tanto a la ida como a la vuelta nos encomendamos a la Virgen de la Altagracia, patrona de la isla y ha salido todo bien. Con lo cual, esperemos que a los haitianos pero también a los dominicanos les proteja y les guíe su patrona en la llamada "refundación de Haití".