



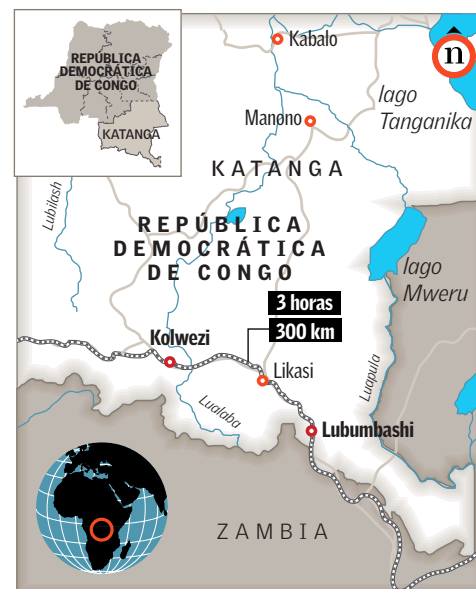
Compartimiento B del vagón cuatrocientos-y-algo del tren que, parado ahora en la estación de Lubumbashi, debería dirigirse hacia el oeste. Estaba previsto que saliera a las cinco de la tarde, pero el sol ya cae y no suena el silbido que anuncia la partida. Reina ahora la tranquilidad. Después de una acalorada carrera de codos en la cara, gritos ahuyentadores y duelo de deformes bolsas gigantes, cada uno se ha “ganado” su espacio. Los más rápidos han ocupado bancos, literas y suelo para aposentar sus nalgas y balizas. Los perdedores de esa carrera de obstáculos permanecerán de pie intentando acumular pequeños secuestros de espacios momentáneamente vacíos.

El apelonamiento, un fenómeno típico de cualquier transporte congoleño, sea bus, taxi o autocar, tampoco es en el tren una excepción. La interacción humana, en estas condiciones, se convierte un acto obligado. Tanto la física, a base de pisotones o aplastamientos, como la social, por medio de discusiones logísticas o, en la mayoría de los casos, de conversaciones cotidianas.

“Una vez, mientras me dirigía en tren a mi ciudad natal, ocurrió que un chico que viajaba enfermo encontró la muerte durante el trayecto, dentro mismo del tren”, cuenta uno de los pasajeros del compartimiento B, con la mirada distraída hacia la estación, que insiste en quedarse allí mientras pasan las horas. “Cuando esto acontece es la Sociedad Nacional de Trenes (SNCC) la que se debe hacer responsable del difunto, así que nos supuso un gran contratiempo. Paramos en la estación más próxima y allí se empezó a organizar el entierro, que

llevó no pocas horas. Había que hablar con el jefe del pueblo, con el encargado del cementerio y, finalmente, celebrar la ceremonia. Cuando todo hubo acabado, pudimos continuar el viaje”, añade.

El vecino suspira, y se prepara para la réplica. Es su turno. “Un día apareció en mi casa una desconocida con un bebé, diciéndome que el pequeño era mi sobrino. Mi pobre hermana compartió con ella las últimas horas antes de morir en el banco del tren en el que habían coincidido. Ella subió también enferma con su hijo de pocos meses en brazos y pereció antes de llegar a destino. El procedimiento fue el mismo, pero antes de soltar el último aliento, mientras agonizaba, le había hablado a la mujer de un hermano, que vivía en tal sitio... La



buena señora se hizo cargo del niño y decidió buscar aquel lugar. Fue así como llegó hasta mi casa. Si no, jamás hubiera sabido qué había sido de ella.”

En una fotocopia medio rota que cuelga de la garita abarrotada de la estación de la capital de Katanga se puede leer a duras penas las tarifas de los billetes, pero nada indica de los horarios para tomar la ruta al oeste. La sabiduría popular dice que cada martes y cada jueves debería haber un tren que saliera hacia esa dirección, pero esa misma sapiencia conoce lo alejada que está la previsión del silbido.

Las soluciones son, pues, básicamente dos: o bien acampar en la estación armado de tiempo y dispuesto a quemar la paciencia observando al vendedor de cacahuets, al vendedor de refrescos, y al vendedor de cacahuets pelearse con el de refrescos, o bien recurrir al tío de la vecina o al amigo de algún primo; sí, aquél que conoce a alguien que trabaja en la estación, quien, tras un par de llamadas, te irá informando sobre el avance y percances varios del tren y te avisará, claro, cuando esté a punto de entrar en la ciudad.

Ocho horas y mucha paciencia después de la estampida que llenó a rebosar el tren, el silbido, tan tardío que muchos ya han dejado de esperar. Y las ruedas enfilan los raíles rumbo a la tragicomedia de un viaje que flirtea con los caprichos del azar.

Al menos una docena de vagones de mercancías separan la locomotora de los cuatro coches destinados al transporte de personas. Pero, por algún motivo, se empeñan en llamarle tren de pasajeros. De los cuatro vagones verdaderamente destina- →



Las horas de espera se pueden convertir en días en la estación de Lubumbashi. Nadie sabe cuándo saldrá el tren

Aglomeraciones, codazos y empujones para subirse a los vagones y hacerse un sitio sea en un banco o en el suelo



Viajeros del azar

Texto de **Gemma Parellada**
Fotos de **Michael Zumstein / L'Oeil Publique**

Treinta horas para trescientos kilómetros. Esa es la velocidad del tren que recorre la región congoleña de Katanga, una odisea que se repite un par de veces cada semana, sin horarios fiables ni seguridad sobre la llegada a destino. Es el viaje cotidiano al azar que afrontan muchos congoleños y africanos sea cual sea su medio de transporte

Pasajeros congoleños viajan sobre el techo de un tren que traquetea lentamente por la sabana africana

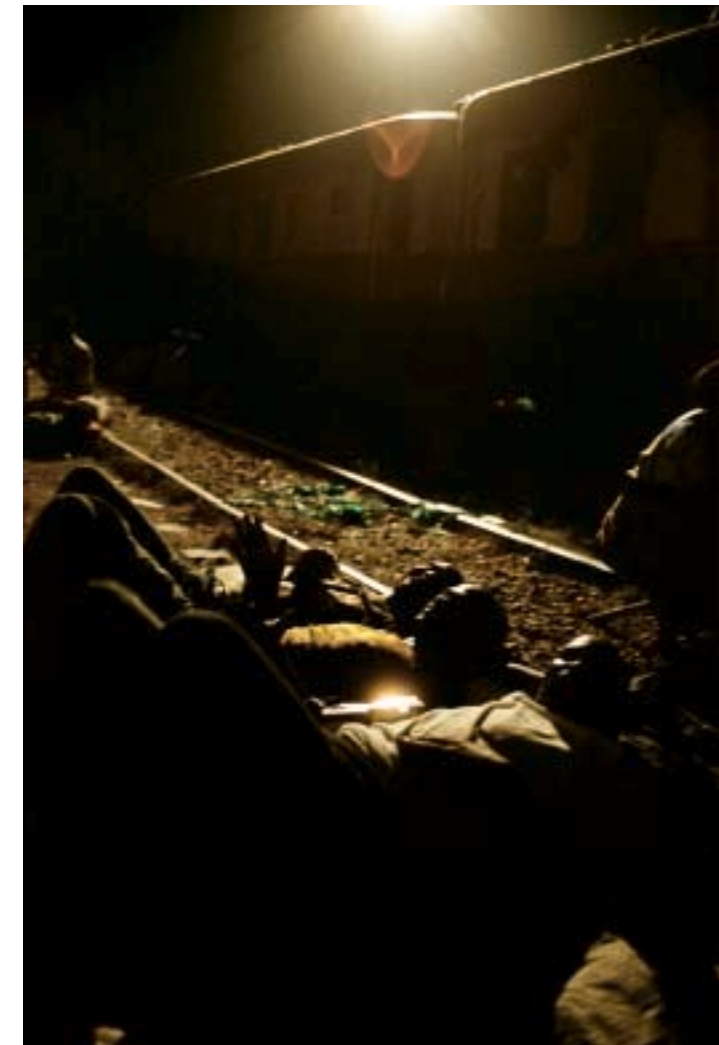




Las paradas en las estaciones se hacen eternas y no están sujetas a ningún horario

Un empresario congoleño cuenta su dinero dentro de un vagón

Cuando se interrumpe el servicio, cualquier vía de tren sirve para dormir



→ dos a ello, uno sale de Lubumbashi vacío para poder acoger en Likasi –importante ciudad intermedia– la gran cantidad de gente que allí espera sumarse a la muchedumbre. Pero al llegar a Likasi éste ha desaparecido. Nadie pregunta, nadie responde. La cuestión: el receptáculo no está, y el amontonamiento se eleva al cuadrado al intentarse embutir los nuevos viajeros. Un puzzle a presión que se balancea en cada meandro, en cada una de las bruscas maniobras del tren.

Las ausencias de infraestructuras, a parte de la guerra, es uno de los grandes escollos que frena el desarrollo de la República Democrática de Congo, el ex Zaire. En regiones como la rica provincia de Katanga, famosa por sus minerales, la inseguridad en las carreteras y la ausencia de otro transporte alternativo hace de los trayectos en tren una odisea ineludible para muchos ciudadanos. Hace tiempo la red ferroviaria katanguesa fue un orgullo, ahora está tan desvencijada como Congo y como el continente africano.

Como trileros jugando con un Lego de tamaño natural, los funcionarios ferroviarios van haciendo y deshaciendo, cambiando y desmontando las piezas del tren, y la serpiente muta sin explicaciones a medida que el trayecto se consume –como las velas que iluminan las noches en el tren–. Agustín, el escolta del tren, va de un lado a otro sorteando los montones de pasajeros que se acumulan en el pasillo. Unos dormitan, otros comen, inalterables a las pisadas de los que tratan de circular por el corredor

individual. En el exterior, la sabana, matorrales bajos, montañas de cobre, minas a cielo abierto, numerosos pequeños incendios que nadie apaga, fragmentos de raíles torcidos, esqueletos de locomotora, metales de un viejo vagón, niños que piden latas o alguien que, entre la nada, observa el pasar del tren.

El paisaje corre a 30 kilómetros por hora –en los momentos que se alcanza la velocidad punta– frente a las miradas distraídas de los cuerpos entumecidos. El escolta-bufón Agustín, aparentemente orgulloso dentro de su uniforme militar, dice que quiere hacerse cura. Nada de convicción: aspira a una vida más fácil. Está cansado de las duras condiciones de trabajo para alcanzar un mísero sueldo que a veces siquiera le llega a las manos.

Un viejo puente cruje y tiembla cuando el tampoco nada joven gusano cruza el río Congo, aquí nombrado Lualaba. El imponente, legendario e inspirador. Pero esta parte, mucho más cercana al desconocido

origen que a la célebre desembocadura, está muchísimos kilómetros más adentro de donde Kurtz llegó cuando viajaba hacia el corazón de las tinieblas en la ensoñación literaria de Joseph Conrad.

Parada extra en una de las tantas pequeñas estaciones sin andén. Revisión rutinaria de mercancías. Pasada más de una hora la gente empieza a inquietarse y alguien grita en forma de queja. Un funcionario aparece en el marco de la ventana. Son las 4 de la tarde. “¡Aún no he comido nada en todo el día, el gobierno me debe más de 20 meses de salario. Tengo hambre. Si queréis que libere el tren, que alguien me dé algo para meter en el estómago!”, grita.

Mathilde es una profesora que se ha adueñado de un buen hueco –lo que tiempo atrás fue un baño o un armario– y se turna solidariamente con su hermana. Como otros pasajeros, comprende perfectamente la problemática del funcionario hambriento. Ella también sufre de las irregularidades que corrompen el sistema pú-

Parada extra en una de las tantas estaciones sin andén. Revisión rutinaria de mercancías. **Pasa una hora y un funcionario exige comida:** de lo contrario, el tren no seguirá

blico. Su salario no es suficientemente cuantioso ni fijo para mantener a su familia, por eso está transportando alimentos de una ciudad a otra, para, mediante el pequeño comercio, asegurarse algunos francos. Antes solía viajar en microbús, pero después de sufrir el tercer ataque de los bandidos decidió tomar el tren, aunque sea más parsimonioso y menos cómodo.

Cuando el sol se retira, un frío helado y maligno entra sin oposición alguna a través de las ventanas sin cristal. Algunas están rotas, otras entorpecidas. El tren avanza tirado por una locomotora japonesa que ha cumplido ya los 30 años. Las sombras multiformes de los bultos de humanidad se dibujan en las paredes, iluminadas sólo por la tenue luz de algunas velas.

Amanece. Llega el día. Más tarde, amimora la marcha. Enésima parada. Cacahuetes, bananas y tomates aparecen volando en los marcos de las ventanas, al extremo de unos brazos que se extienden desde el exterior. Un grupo de mujeres espera sen-

tado en la vía. ¿Dónde demonios está la locomotora? Nadie lo sabe, hasta que aparece el maquinista.

–Se ha ido para ser reparada.
–¿Cuál es la avería?
–Unos raíles rotos.

Lo que sigue a una pregunta sencilla no es siempre una respuesta sencilla, quizás por eso la mayoría opta por acomodarse y estirar las piernas, en vez de buscar explicaciones que no llevan a ninguna parte.

La retahíla de desastres vacila entre el dramatismo y la comicidad, pero, dejando atrás casi 30 horas y 300 kilómetros, el ganado humano llega –que es el objetivo básico de todo recorrido– finalmente, a su destino: Kolwezi. Unas horas más tarde una noticia corre por la ciudad: a su vuelta, el convoy –el único que realiza este trayecto– ha descarrilado. Pero no ha habido muertos ni heridos de gravedad, así que se trata solamente de un contratiempo más y el pueblo puede suspirar tranquilo: “Hakuna matata” –ningún problema–.