

EL PATRÓN

VIDA Y MUERTE DE

PABLO ESCOBAR



LUIS CAÑÓN M.

PLANETA

Hace más de tres años, el mismo Pablo Escobar pronosticó su trágico fin en un escrito amargo que hasta ahora había permanecido inédito y que este libro saca a la luz pública en una auténtica primicia:

La muerte de Pablo Escobar es algo inminente y ni con todo el oro del mundo podrá librarse de su sino. Los militares y los oficiales de la Policía, que por tantos años lo escondieron, lo protegieron y le avisaron para que se escapara oportunamente se ven abocados a un dilema terrible: deben despacharlo porque la credibilidad de los Estados Unidos y la de todo el país en su persecución está agotada, desapareció, se esfumó. Los que lo explotaron saben que esa mina está exhausta y que para conservar sus puestos deben disponer de su mejor fuente de sustento.

En cualquier momento oiremos la noticia de su caída final y fatal. Será un terso parte del ejército o de la policía y correrán los que se alimentan de carne de carroña a felicitarse y a dar partes de victoria...

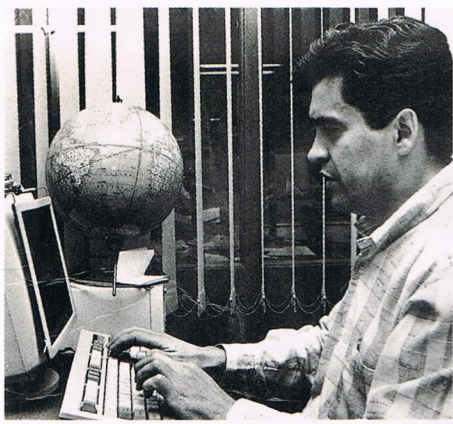
Este libro es una íntima y completa biografía del temible capo, que incluye, por primera vez, nuevas revelaciones sobre:

- Su familia y su infancia.
- El itinerario de un bachillerato frustrado.
- Su paso por las cárceles de La Ladera, Pasto y Ecuador.
- Los primeros delitos en Colombia y EE.UU.
- El ascenso hasta controlar el multimillonario negocio de la droga.
- La vida privada de uno de los quince hombres más ricos del mundo.
- Mujeres, *hobbies* y fútbol.
- Estrategias para escapar de la muerte.
- El asesinato de Galán y otros dirigentes.
- La narcoguerra.
- Entretelones de las negociaciones con Barco, Los Notables y Gaviria.
- Las guerras contra el Estado, los Estados Unidos, el cartel de Cali y los Pepes.
- El cerco final.



PLANETA





Luis Cañón M. es periodista egresado de la Universidad de La Sabana. Trabajó durante varios años en *El Tiempo*, donde fue reportero de la edición dominical, miembro de la Unidad Investigativa, jefe de corresponsales en la oficina de Medellín, reportero de Nación y editor judicial. Ha sido profesor de la Universidad de La Sabana en la cátedra de investigación periodística.

Participó en la elaboración de la serie documental "Planeta prohibido: armas y drogas", transmitido por la RAI de Italia. Ha sido corresponsal desde Colombia, del semanario italiano *Epoca*. Escribió el libro *La historia del narcoterrorismo*, publicado en 1990 por Editorial Planeta Mexicana. Actualmente es jefe de redacción del diario *El País* de Cali.

CONTENIDO

1 — YO MORIRÉ	13
2 — NACIMIENTO BAJO EL FUEGO	29
3 — PROFANANDO TUMBAS	39
4 — UN CANERO RESPETADO	53
5 — EL EXPRESO DE LA COCAÍNA	73
6 — LA HORA DE LAS DIFICULTADES	93
7 — LA EXTRADICIÓN	119
8 — LOS EXTRADITABLES	143
9 — MAGNICIDIO	171
10 — DIÁLOGO CON BUSH A BORDO	195
11 — COHETES DE CUBA	217
12 — YO VENCÍ	237
13 — UN PAÍS SECUESTRADO	253
14 — SIN DIOS NI LEY	269
15 — PADRE, LA BENDICIÓN	285
16 — LA CATEDRAL	311
17 — SOLO CONTRA EL MUNDO	335
18 — ACORRALADO	363
19 — SEMILLA DE PAZ	395
FUENTES DE INFORMACIÓN	415

EL EXPRESO DE LA COCAÍNA

— **A**LÓ, QUIUBO, pues. Mire, tráigame otros dos rinoce-
rantes de una vez. Otros dos que estén terneros
todavía.

—Pablo, el precio se sube a...

—No importa. Tráigame esos bichos pronto. ¿Cómo está eso por allá?

—Bueno, lo que usted diga. Hay un calor terrible y una comida
rarísima. No se ve ni un fríjol por aquí.

—¿Cuándo se viene?

—En unos dos o tres días.

—Listo. Le recomiendo y hasta luego, pues.

Escobar, sentado en una cómoda silla de cuero inglés, colgó el teléfono y se paseó por el estudio de una hermosa casa campestre situada en El Poblado. Afuera, un sol de media tarde se difuminaba por los verdes prados, sembrados de pequeños jardines de orquídeas, pomarrosas y margaritas. Era una casona bordeada de largos corredores, protegidos parcialmente de los rayos solares por los aleros que se desprendían de un techo de intenso color rojo.

La mansión, de unos 2.000 metros cuadrados, tenía tres salas, dos comedores, piscina, seis cuartos, dos cocinas, garajes para diez vehículos y una amplia zona destinada a la servidumbre. En uno de los garajes había dos preciosas joyas: un automóvil Rambler del año 1902, de color negro, y un Ford modelo 1928, que se conservaba en su estado original. A su lado había varias motocicletas de 500 centímetros cúbicos, marca Honda.

Adentro, en una de las salas, sobre una pequeña mesa de cedro, había un jarrón, de más de un metro de alto, que perteneció a la dinastía Ming, cuyo célebre reinado extendió las fronteras del imperio chino en el siglo XIV. Además, pinturas de Darío Morales, fotos de chivos montañeses del norte de Europa, alces canadienses, peludos toros escoceses y más de una imagen de María Auxiliadora. Pablo no sólo vivía ahora en El Poblado, ese pequeño y cómodo mundo que observó a la distancia cuando era un muchacho, sino que allí tenía varias casas.

Entonces ocupaba la Presidencia de Colombia Julio César Turbay, un viejo zorro político que gobernó con mano fuerte y, de la mano de los militares, enfrentó las guerrillas. El mandatario puso en marcha un estatuto de seguridad represivo que facilitó la persecución a los guerrilleros y las gentes de la izquierda democrática.

Era 1979 y Pablo Escobar vivía su época de esplendor. Atrás habían quedado los recuerdos de sus días en prisión. Más atrás los de su primera juventud en busca de un diploma de bachiller. Y aún, más lejanos, los de su dura infancia por caminos y veredas de Antioquia, al lado de su madre. El negocio de la cocaína, luego del revés de Itagüí, se multiplicó geométricamente. Ya no sólo movilizaba una buena cantidad de kilos, sino que, transcurridos los años dorados de 1977 y 1978, puede decirse que sus despachos pasaban de una tonelada.

Pablo fue uno de los pioneros en la realización del circuito completo. Compraba la pasta en Bolivia o Perú, preparaba la cocaína

y la colocaba en Estados Unidos, con lo cual hizo a un lado al capo ecuatoriano Víctor Hugo Reyes.

Luego de salir de la prisión, en 1976, Escobar viajó a Bolivia y se entrevistó con otro hombre que también se dedicaba a sentar las bases de su futuro imperio. Se trataba de Roberto Suárez, terrateniente y ganadero que ejercía un poder paralelo en toda la zona de la Sierra Baja, epicentro del cultivo de coca en un país cuyas exportaciones sumaban entonces apenas 650 millones de dólares y contaba con un ingreso per cápita anual de 450 dólares. A eso se agregaba una frágil estabilidad política. La pequeña nación había padecido 191 golpes de estado dirigidos o patrocinados por los militares de turno, durante su corta historia de siglo y medio como nación libre.

Suárez empezó a meter las manos en el cultivo de coca tan pronto olfateó un futuro halagüeño. Era locuaz y solía jactarse de tener un ejército privado de 120 francotiradores capaces de «saltar por encima de cuatro vacas, disparar sus armas a los cuatro puntos cardinales y caer parados». Los dos hombres acordaron unas condiciones de negociación y unas cantidades fijas. Brindaron por la prosperidad permanente de su relación y del negocio. Suárez se encargaría de entregar la pasta de coca, extraída de las hojas, a su nuevo comprador. En adelante las avionetas de Pablo, que ya tenía varias Turbo Commander, sus aeronaves preferidas, amparadas legalmente en su empresa Servicios Aeroejecutivos de Aviación, aterrizarían cerca a la ciudad de Santa Cruz para recoger la mercancía. Pronto otros colombianos también empezarían a visitar a Suárez.

El paso siguiente era más fácil. Se trata de un proceso químico en el que, mediante el uso de éter y acetona, la pasta, secada con potentes luces, se convierte en clorhidrato de cocaína, ese polvo blanco capaz de producir en quien lo consume «regocijo y euforia perdurables, un aumento del autocontrol, mayor vigor y más capacidad de trabajo; se puede desempeñar trabajo físico o mental durante largo tiempo, sin fatiga; es como si se desvaneciera la necesidad de comer o dormir...», según dijera Sigmund Freud en la alborada del siglo XX.

Pablo montó sus laboratorios en la zona de Urabá y en el Magdalena Medio, dos regiones aisladas de los centros urbanos, semiselváticas y en pleno proceso de colonización. A tiempo que supervisaba la producción y se convertía en uno de los hombres fuertes del negocio, daba trabajo a ingenieros químicos, conductores, cocineras, vigilantes, sicarios, obreros, mucamas, jardineros, veterinarios... Crecía la audiencia en torno suyo.

Una de las rutas más antiguas del contrabando fue puesta al servicio del tráfico de cocaína. Desde el siglo XVI, aventureros españoles seguían el curso del río Atrato, cargados de oro, en busca de una salida al golfo de Urabá. Luego se embarcaban rumbo a las colonias inglesas del Caribe, donde vendían el oro sin pagar los correspondientes tributos a la corona española. De vuelta traían mercancías desde Jamaica y otras islas.

Esa misma travesía la harían, mucho tiempo después, bandas de contrabandistas criollos que, a mediados de los años sesenta de este siglo, le hacían el quite a los aranceles establecidos por el Gobierno para proteger la industria nacional. Desde el puerto de Colón, en Panamá, traían cigarrillos, electrodomésticos, confecciones, etc. Hacia el norte llevaban café y textiles. Algunos empleados de esos contrabandistas y ciertos contrabandistas quebrados empezaron a trabajar con Escobar. Transportaban la coca desde Panamá hasta Estados Unidos en pequeñas cantidades en vuelos comerciales o, en mayor escala, camuflada en todo tipo de exportaciones (camarones, maderas, telas, etc.).

En 1975 empezó a rondar por Medellín Carlos Lehder, quien hacía poco había salido de prisión en Estados Unidos y aseguraba que tenía

muchos contactos «arriba», que conocía muy bien ese país y que iba a participar en la industria de la coca en grande. Sin embargo, sólo manejaba pequeñas cantidades de droga. En el penal de Connecticut, Lehder había conocido, en 1974, a George Jung, un delincuente gringo condenado a cuatro años por participar en una cadena de distribución de marihuana al detal. Cuando Jung recobró su libertad, a principios de 1975, le pidió a Lehder que no lo olvidara y le dio la dirección de sus padres. Los dos podrían ser socios en el futuro, en operaciones de más envergadura que las que hasta ahora habían realizado, cada uno por su lado, en el tráfico de marihuana en Estados Unidos.

A principios de 1976 arribó a Medellín un delegado de Jung, Frank Shea. El grupo organizó operaciones en pequeña escala durante ese año, pero su cabecilla, Lehder, fue detenido en octubre sindicado de contrabando de vehículos, actividad que realizaba desde Autos Lehder. En diciembre salió de la cárcel de Bellavista, en el municipio de Bello. Fue entonces cuando sus caminos se cruzaron con los de Pablo Escobar. El motivo inicial fue la negociación de un automóvil que Escobar quería comprar en Autos Lehder.

Carlos sabía muy bien quién era su cliente y se le presentó. Le habló de sus proyectos para exportar coca en grande, de una red de aviones que volarían día y noche. Pablo, desconfiado, averiguó más detalles de su interlocutor, de quién ya se hablaba mucho en los círculos de la cocaína en Medellín, más en torno a su éxito con las mujeres y su locuacidad, que sobre la verdad de sus promesas como socio en empresas de tráfico de droga. Por entonces Lehder estaba más cerca de los hermanos Ochoa Vásquez, con quienes tenía mayor confianza. Éstos, a su vez, conocieron a Pablo a través de Jorge Luis, también por algunos negocios de carros. Jorge Luis llegaría a ser uno de los hombres más cercanos a los afectos de Escobar.

Este último se mostraba distante con Lehder, el extraño visitante nacido en Armenia, hijo de alemán, residente ilegal en Estados Unidos, alegre y con ideas políticas raras, que defendía a Adolfo Hitler, amaba la música de John Lennon y hablaba del «estado

policivo del norte». Para medir el alcance de Carlos, Escobar aceptó participar con 25 kilos de su cocaína en una operación que sumaba en total 50 kilos que serían puestos por él en Miami y que Lehder se comprometía a llevar hacia el interior de Estados Unidos. El resto de la mercancía era de los Ochoa y de Pablo Arroyave y Pablo Correa que, con Escobar, conformaban la llamada banda de «Los Pablos».

Lehder viajó al Canadá a principios de 1977 para desde allí ingresar a Estados Unidos en forma clandestina. Tras confirmar la llegada de la coca a Florida, llamó a Jung y le dio instrucciones precisas para que la recogiera. Mientras tanto, él celebraba su fiesta de bodas en Toronto, donde se casó con una cubano-estadounidense, pequeña y hermosa, de nombre Jemel Nacel, en ceremonia civil realizada el 17 de febrero de 1977. El recién casado partió hacia el sur en un carro con un amigo. Sin embargo, antes de cruzar el puesto fronterizo, Carlos decidió continuar solo y a pie, por entre el bosque y en medio de un invierno que helaba los huesos. Tenía temor de que detuvieran el coche y su falta de visa le causara problemas. Caía nieve y el frío era intenso. El compañero que había seguido en el coche fue detenido por los guardas fronterizos, pero el hijo del alemán logró escapar y alcanzar un autobús con destino a Nueva York.

Jung, entre tanto, llevó la cocaína a Los Angeles y la entregó a un peluquero, veterano distribuidor de marihuana, en la zona de Manhattan Beach. El polvo blanco se vendía como pan caliente entre el jet set de Hollywood. El peluquero entregó en tres semanas, luego de tomar su tajada, 2'200.000 dólares a Jung, de acuerdo con lo establecido desde un principio: 44.000 dólares por kilo.

Carlos se encontraba en Nueva York, donde, impaciente, esperaba la visita de su socio, quien ya le había anunciado que todo marchaba bien. Lehder recibió 1'800.000 dólares y se dedicó a celebrar ruidosamente el éxito alcanzado. Compró un BMW en Miami, paseó con su mujer, se instaló en un apartamento y recibió a los emisarios de los hombres de Medellín que venían por el dinero. Lehder sacó su parte y entregó el resto a los delegados de Escobar, los Ochoa,

Arroyave y Correa. En forma parecida se llevaron a cabo otras operaciones durante el primer semestre de 1977 y las acciones de Lehder empezaron a crecer en la bolsa de los traficantes de Medellín. A Escobar no le gustaba mucho la locuacidad del nuevo socio, pero los resultados económicos lo dejaban satisfecho.

Por su parte, Pablo actuaba en otros frentes. Vía Panamá siguió despachando pequeños cargamentos rumbo a Florida para que los manejaran otros emisarios suyos. Al mismo tiempo, en la capital de Antioquia se había convertido en una especie de mayorista que vendía de un kilo en adelante a traficantes de menor vuelo.

Lehder y Jung se encontraron en agosto de 1977 con Barry Kane, un abogado y piloto con el que habían hablado tiempo atrás sobre la posibilidad de transportar cocaína por vía aérea hacia Estados Unidos. Kane piloteó un pequeño bimotor que tenía estacionado en Nassau, Bahamas, hasta las afueras de Medellín, donde aterrizó en una pista clandestina en una finca, cerca a La Estrella. Allí cargó 250 kilos en los que Escobar y los hermanos Ochoa participaban con un gran porcentaje. De regreso hizo escala en Nassau, se aprovisionó de combustible y surcó el cielo norteamericano para aterrizar en la zona de Las Carolinas, en Florida. La coca fue movilizadada hacia un garaje en Fort Lauderdale. Jung, el peluquero de Los Angeles y un colombiano de nombre Humberto Hoyos, posible emisario de Escobar, se encargaron de regar esa cocaína por toda Florida.

Así se inauguró no sólo el expreso de la cocaína, con escala en Las Bahamas, sino que despegó en grande la movilización de droga por vía aérea. Si bien es posible que ya se hubieran hecho algunos viajes con coca en pequeños bimotores, lo cierto es que el periplo de Kane, contratado por Carlos Lehder, abrió una nueva era en el negocio. Atrás quedaban los despachos de mulas en vuelos comerciales, los embarques camuflados en buques de carga desde

Panamá, el ir y venir de hombres y mujeres por la ruta centroamericana, todo eso para llevar cantidades que nunca en un mismo viaje sumaban más de 50 kilos. Ahora se había transportado en una operación aérea de cuatro horas un cuarto de tonelada, cuyo precio era de 10 millones de dólares.

En adelante el despacho de pequeñas cantidades sería trabajo sólo de traficantes de bajo perfil, de aventureros en busca de unos dólares de más. La nueva generación de narcos, en la que Pablo ya era un líder temido y respetado, dio otro paso en firme hacia la industrialización del comercio de cocaína.

Lehder empezó a visitar Las Bahamas, un precioso archipiélago de 700 islas y cerca de 2.000 peñascos y escollos, paraíso de corales y de playas blancas, situado a escasos 80 kilómetros de las costas de Florida. Fijó su atención en el islote de Norman's Cay que, como emergiendo de las entrañas mismas del océano, se extiende a lo largo de siete kilómetros. A mediados de mayo de 1978 compró por 190.000 dólares la casa más grande que había en la pequeña isla. Norman's tenía una pista aérea que ya había sido usada por un matrimonio norteamericano, los Hayes Lassie, que habían movilizado algunas toneladas de marihuana dos años atrás usando el puente que ahora Lehder pensaba tender para que cruzara el expreso de la cocaína. Adquirió la propiedad en una transacción que hizo con Charles Beckwit, dueño de un parque de atracciones en Florida, quien recibió el dinero en efectivo y se marchó con la promesa de no volver jamás.

En seguida, el nuevo propietario dedicó sus mejores energías a ir sacando, uno a uno, a los otros propietarios de terrenos en el islote. Jugosas ofertas y algunas amenazas despejaron a Norman's de curiosos. Se prohibió el acceso de yates al atracadero. El hotel del lugar no funcionó más. La línea telefónica se volvió privada. En todas Las Bahamas se supo que el nuevo dueño, un amable inversionista que se hacía llamar Joe, no quería visitas que no fueran patrocinadas por él mismo.

— Un año después, en el verano de 1979, Lehder recorrió el lugar en compañía de Sir Lynden Pindling, primer ministro de Las Bahamas, según el testimonio que entregó Timothy Mining, un traficante que se presentó ante la Comisión Mixta que investigó la conexión de Las Bahamas, en 1984. Cuando se efectuó la visita de Sir Lynden, 20 perros Doberman vigilaban el lugar, de la mano de un grupo de guardianes armados. Por Las Bahamas desfilarían los Cessna y los Turbo Commander cargados de cocaína, procedentes de Colombia y sedientos de combustible, para retomar el vuelo en busca del territorio norteamericano. Otras veces, descargaban ahí la cocaína, que era empacada en nuevas aeronaves o cargada en lanchas con destino a Florida.

Escobar impartía instrucciones precisas. Los que iban sólo hasta Las Bahamas debían llegar con la mercancía en horas de la noche y descargarla allí, para que al día siguiente la recogieran quienes la llevarían al norte. Los Turbo Commander del capo de Medellín surcaban toda la pantanosa zona de Everglades, en Florida, conocida como La Playa en el lenguaje de los narcos. En lugares demarcados con luces, los aviones soltaban los paquetes de coca empacados al vacío en papel impermeable. De inmediato eran recogidos en lanchas voladoras con motor de grandes hélices, que navegaban por los pantanos hasta llegar a Miami.

La otra ruta favorita de Escobar era La Fania. Por cielos del Caribe se llegaba a Puerto Rico donde, mediante el pago de sobornos a la aduana, se daba paso libre a los aviones del cartel. A los aviones se les colocaban tanques adicionales de combustible. Los paquetes de coca de cada narco llevaban una marca especial para que los traqueteros supieran a quién pertenecía cada uno. Los de Escobar casi siempre iban marcados con una figura de la baraja: el rey de oros.

En Estados Unidos la cocaína era entregada por los emisarios a sus paisanos colombianos y a sus amigos latinoamericanos. Luego pasaba a los distribuidores mayoristas —estatus que alcanzaban

quienes demostraban fidelidad, como el peluquero de Los Angeles— quienes luego la vendían a las cadenas de traficantes de droga al detal. En cada localidad, grupos de inmigrantes empezaban a meterse en el negocio, en la última y jugosa escala de la distribución entre los consumidores. En Miami, dominicanos y cubanos manejaban esas pequeñas redes, en Nueva York lo hacían los puertorriqueños y en California los mexicanos. Lo primero que hacían quienes recibían la coca era realizar «el corte», o sea, un proceso para rebajar la calidad de la droga y aumentar su cantidad, mediante el empleo de más acetona. De un kilo salían dos y medio. El idioma español era común a todos. La información estaba compartimentada. Nadie sabía más de la cuenta y el negocio marchaba sobre ruedas.

Inversionistas al servicio de Escobar se desplazaban a Florida, donde el nuevo capo de la droga empezaba a realizar compras de finca raíz. También utilizó el sistema financiero internacional para mover el dinero hasta Panamá, considerado como un puerto seguro dada su garantía absoluta de reserva bancaria y su condición de paraíso fiscal.

Escobar visitó Las Bahamas en más de una ocasión con el fin de supervisar él mismo sus despachos de droga. Lehder le servía de intérprete para abrir cuentas bancarias en Las Bahamas a nombre de su esposa y de una de sus hermanas. En esas cuentas Carlos Lehder depositaba el dinero de las transacciones, que luego Escobar transfería a otras cuentas que tenía en Ciudad de Panamá.

Pero Escobar, además, buscaba otros caminos para la cocaína. La dependencia de Las Bahamas no podía ser total. Por ello despachó otros cargamentos vía aérea hasta Panamá, donde amigos suyos la embalan en camiones cisterna que iban hasta Puerto Limón, en Costa Rica, y de ahí la embarcan con destino a la Florida. De igual modo, empezó a sondear la ruta hacia México, pues confiaba que mafias organizadas de ese país le ayudarían.

En esa época las cosas marchaban muy bien. «No lo puedo negar, la vida me ha sonreído. Soy un hombre afortunado», dijo en una entrevista, a mediados de 1979, a una publicación dedicada al deporte del automovilismo, en el que incursionaba con cierto éxito. Se declaró, además, defensor de los derechos humanos y expresó su rechazo a los dictadores y a todo aquel que se aprovecha de los demás. La amistad era algo que no se podía cambiar por nada. «Soy gran amigo y hago todo lo posible para que la gente me aprecie. Lo que más vale en la vida son los amigos, de esto estoy seguro y siempre lo he dicho... Desgraciadamente, por los caminos de la vida también se encuentra gente desleal...».

Participó en algunas competencias de motocicleta en categoría de aficionados y tomó un curso de pilotaje. En compañía de su primo Gustavo probó suerte en el mundo veloz de las carreras de autos. El 25 de febrero de 1979 corrió en la pista del autódromo de Tocancipá en la primera válida de la copa Renault 4, en la categoría de novatos. Armó su propia escudería, junto con Gustavo, John Arroyave y Óscar Diego Jaramillo. Poseía un *pool* de vehículos Renault, todos mejorados, para enfrentar la competencia. En su debut, tras una hora y 20 minutos de carrera, ocupó un significativo quinto puesto y fue el primero de su equipo.

Ese mundo del vértigo lo atraía. Gozaba y vibraba conduciendo su coche en una pista con el acelerador a fondo. La mayoría de las veces fumaba, antes de correr, una dosis moderada de marihuana para activar su percepción, sus sentidos y su nivel de concentración.

Sus coches de carreras estaban siempre en perfecto estado, los acondicionaba con las últimas novedades. Contrató como director del equipo a un renombrado corredor de carreras colombiano que empezaba a abandonar los *pits*. Compró un bus y lo adaptó como taller rodante y mandó traer repuestos desde París. Cada vez que iba a Bogotá a competir, alquilaba una suite en el primer piso del Hotel Hilton. A la capital se desplazaba en su helicóptero particular.

Organizaba fiestas luego de las carreras a las que invitaba a todos los aficionados al automovilismo. Hasta pagaba avisos de prensa y radio para promover las carreras.

Ya en julio de 1979, corridas seis válidas en Bogotá y Medellín, Pablo ocupaba el segundo lugar en la clasificación general de su categoría, pisándole los talones a Álvaro Mejía, un corredor de mucha más experiencia. Por esa época, además, se hizo célebre con su participación, a bordo de un poderoso Porsche, en la prueba Trepadores a Las Palmas, en Medellín.

En ese momento, uno de los más reconocidos y veteranos corredores de carros, con experiencia en pistas internacionales, era Ricardo *Cuchilla* Londoño, muy amigo de los hermanos Ochoa y quien piloteaba un Camaro. Ricardo, respaldado por sus amigos, apostó una cifra millonaria a que le tomaría a Escobar mínimo quince segundos de ventaja en una competencia de Medellín al alto de Las Palmas.

El duelo fue promovido en Medellín y en los círculos automovilísticos. La gente sabía que había mucho dinero de por medio. Un soleado domingo se dio la partida. Londoño registró nueve minutos y 45 segundos, mientras que Escobar llegó a escasos ocho segundos. Así, el que era seguro perdedor en todos los pronósticos, ganó. «Ese día fui muy dichoso. Hubo de por medio una jugosa apuesta que yo gané en franca lid», diría después, con una alegría que le duró varios meses. Ganar la apuesta fue una forma más de ganar ascendencia.

En el mundo del automovilismo compartió su afición con Fabio, el menor de los hermanos Ochoa. En Bogotá, al final de algunas pruebas, los Ochoa se dirigían a la sucursal del restaurante Las Margaritas, en la Autopista Norte. Llevaban papayeras, exhibían sus caballos de paso, organizaban comilonas monumentales y atendían a los invitados. Por ese entonces, en el grupo de los Ochoa había más despliegue, más exhibición del dinero, que en el de Escobar.

La gente sabía que tanto dinero era producto del tráfico de cocaína. Pero nadie los hacía a un lado. Al contrario, provocaban sentimientos de admiración, simpatía o, por lo menos, tolerancia. Además, su llegada al autódromo traía mucho dinero para mecánicos, entrenadores, vendedores de coches y empleados en general. Escobar era tal vez el más retraído del grupo. Hablaba poco y sólo cuando adquiría suficiente confianza se extrovertía. Era un antioqueño poco locuaz, a diferencia del común de sus paisanos.

En más de una ocasión Escobar hizo gala de su generosidad. Uno de los porteros sufría de una enfermedad delicada, por lo cual fue preciso practicarle una cirugía. El capo se enteró y pagó todos los gastos médicos. A la esposa de otro de los porteros, que tenía cáncer, le financió un tratamiento especial.

Luego de una de las competencias en Medellín, los narcos organizaron una gran rumba. A cada uno de los invitados le entregaron la llave de un lujoso BMW o de un Mercedes para que se trasladara al sitio de la reunión. Al día siguiente algunos de ellos, que ya gozaban de cierta confianza, visitaron a Escobar en uno de sus despachos en El Poblado para darle las gracias y despedirse. A la salida se sorprendieron al leer un anuncio colgado en la puerta que decía: «Recuerde que el teléfono y la dirección de esta oficina no se le debe dar a nadie. Recuerde, a nadie».

Escobar era un hombre muy discreto. En ninguna fiesta se le vio ebrio o demasiado eufórico; desaparecía de las rumbas sin que nadie lo notara. Una especie de hálito rodeaba su personalidad.

Las dos firmas que patrocinaban la escudería de Escobar y su gente eran Bicicletas Osito (nombre de combate de Roberto en su época de ciclista) y Depósitos Cundinamarca. Al caer el telón del calendario automovilístico de 1979, Pablo ocupó un honroso cuarto lugar en la Copa Renault de novatos, pese a que no participó en las últimas tres válidas. Sus negocios no siempre le daban tiempo para estar en las pistas. Al año siguiente rondaría otra vez por el autódromo

y el mundo de las carreras, pero con menos dedicación y frecuencia, hasta que finalmente abandonó esta actividad.

Durante 1979, buena parte de sus energías y entusiasmo las destinó a las numerosas obras que adelantaba en su hacienda Nápoles, cerca al municipio de Puerto Triunfo, en el Magdalena Medio. En un principio, durante 1978, compró pequeñas fincas alrededor del municipio de Puerto Berrío, en la misma región. Y luego, en febrero de 1979, adquirió las primeras 531 hectáreas de lo que sería su pequeño gran imperio, Nápoles, la más querida de sus propiedades, por donde pasaría la autopista entre Bogotá y Medellín.

La hacienda está a 174 kilómetros de la capital de Antioquia y a 185 de la capital de Colombia, en el corazón del país. Escobar fue acumulando más tierras, que compraba junto con Gustavo, hasta completar una extensión de cerca de 3.000 hectáreas en el amplio valle de 50.000 kilómetros cuadrados irrigado por el río Magdalena y que se extienden por seis departamentos de Colombia.

Empezó, de manera casi que frenética, a construir su paraíso en Nápoles. Trajo 100.000 árboles frutales, diseñó una gran cadena de lagos artificiales y construyó seis piscinas. Se asesoró de zootecnistas e importó animales de todo el mundo: elefantes, cisnes de cuello negro, minicacatúas, dromedarios, rinocerontes, venados, caballos pony y minipony, palomas coronadas, pelícanos, gallinetas, búfalos, antílopes... Un tiempo después habría más de cien especies, casi todas ellas traídas de contrabando a bordo de buques, algunas veces contratados solo para mover la carga de El Patrón, como ya comenzaban a llamarlo las gentes a su servicio.

Fue por esos días cuando pidió telefónicamente que le trajeran dos rinocerontes más. El hombre que le hablaba al otro lado de la línea estaba muy lejos, en Nairobi, capital de Kenia, en África Oriental.

Había viajado a ese país por tercera ocasión a comprar animales exóticos para sus amigos de Medellín. Se trataba de un conocido corredor de autos que alternaba su afición por las carreras con la compra de leones, elefantes, hienas, gacelas y cebras para el gigantesco zoológico de Puerto Triunfo y para otro, más pequeño, ubicado en la hacienda Veracruz, al norte de Colombia, propiedad de los hermanos Ochoa Vásquez.

Esa particular atracción de Escobar por los animales, propia de un Sagitario como él, consumía buena parte de su tiempo. Se preocupaba por la alimentación que les debía dar, discutía con los veterinarios los tratamientos, experimentaba cruces, se afanaba por que las especies sobrevivieran y se multiplicaran. Exhibía con orgullo su zoológico y a fines de 1980 abrió sus puertas al público para que fuera visitado sin costo alguno.

Pero a esos animales también les sacaba beneficios para su negocio. Los excrementos de elefantes, rinocerontes y búfalos se usaban para adobar por fuera los paquetes de cocaína. De esta manera, los perros cazadores de droga eran ahuyentados en retenes y aeropuertos, ya que cuando olfatean excrementos de un animal más fuerte que ellos rehúsan acercarse.

«Yo compré estas tierras cuando quedaban en la mitad de la selva, había que colonizarlas. No había medios de transporte, teníamos que realizar un viaje de 23 horas desde Medellín. No todo ha sido fácil», diría en más de una ocasión a sus visitantes y amigos, quienes se maravillaban con el exótico y hermoso lugar.

En Nápoles instaló también una enfermería y un consultorio médico, donde se podían realizar pequeñas cirugías y atender partos y al que tenían acceso gratuito todos los campesinos de la región.

Al zoológico y a la zona común, donde está la enfermería, podían llegar los visitantes. Pero había una zona restringida, con vigilancia permanente, en la que construyó varios helipuertos y un aeropuerto,

una plaza de toros, garajes para algunos de los coches antiguos de su impresionante colección y su casa campestre con todas las comodidades.

Nápoles fue, mientras la vida se lo permitió, una especie de santuario para Escobar. Allí lo visitaban sus amigos, llevaba a su familia, recibía a políticos y personajes que se empezaban a interesar por el mundo que rodeaba a Escobar, el introvertido y joven antioqueño que decía tener negocios de ganadería y finca raíz, que mostraba una fortuna poco común y siempre saludaba a la gente con mucho respeto.

Otro de sus frentes de trabajo estaba en Envigado, donde habían transcurrido su adolescencia y su juventud. Allí nacieron dos colombianos ilustres del siglo XX: la pintora y muralista Débora Arango, quien dejó constancia en su obra del desgarramiento y la violencia que rodeaban al hombre de su época, y Fernando González, un pensador que se burló de la clase política colombiana y navegó por las aguas tortuosas del reino interior del ser humano.

Escobar donó fondos para edificar un pequeño estadio de fútbol, ayudó a pavimentar las calles, construyó zonas de recreación en los barrios más olvidados y, poco a poco, se convirtió en una especie de poder en la sombra. Los políticos locales lo respetaban, los alcaldes lo consultaban. Muchas veces jugó fútbol en el estadio que él mismo había hecho construir.

Su familia merecía su atención. Roberto, quien se fue a vivir a Manizales, recibía dinero suficiente y le administraba algunos bienes. A dos de sus hermanas también las hizo socias de empresas que había creado en Panamá para camuflar el movimiento de dinero. A su madre, a quien veneraba, le dio todo: comodidades, viajes, ropa... A don Abel, su padre, le compró fincas y ganado.

Por esos años —1980 y 1981— visitaba de vez en cuando los basureros de Medellín. Aparecía en su limusina Mercedes Benz, se bajaba del vehículo y repartía dinero entre esos hombres y mujeres que viven de escarbar en los desechos en busca de cartón, vidrio, ropa vieja y enseres abandonados.

También sacaba tiempo para gozar sexualmente con mujeres muy jóvenes, algunas de ellas adolescentes. Le fascinaban su piel dura, sus ojos inocentes, su inmadurez sexual. El poder de su dinero le permitía acceder a casi todo. Nunca se dormía antes de las cuatro de la mañana y, excepcionalmente, se despertaba antes de las dos o las tres de la tarde.

Por entonces, Escobar se había dedicado a la producción de cocaína en grande y aumentó su flota de aviones. Casi que controlaba, junto con los Ochoa y otras cinco o seis personas, todo el movimiento de droga en Antioquia. Además prestaba servicios de transporte en sus aeroplanos a otros traficantes. La vida le seguía sonriendo.

Aún no había motivos de preocupación, aunque Carlos Lehder insistía en que el tratado de extradición, suscrito el 14 de septiembre de 1979 entre Colombia y Estados Unidos y sancionado un año más tarde, les podía traer graves problemas en el futuro. Ni El Patrón, ni ninguno de los otros narcos prestaban mayor atención a esa inquietud. Les parecía que no había razones para preocuparse. El negocio crecía. Nadie los observaba. No estaban sindicados y sus emisarios en Estados Unidos operaban con propiedad y sin contratiempos.

En enero de 1980, espoleado por su esposa que asistía a la universidad y por su madre que le pedía que retomara sus estudios, se graduó de bachiller. En 1969, su último año de actividad académica formal, había perdido tres materias. Sin embargo, años después, apareció habilitando química y cálculo, materias que tenían un nuevo

programa y que pasó con notas de 7,5 y 8,5, en exámenes supuestamente presentados el 28 y 29 de enero de 1980. Según su registro académico, había habilitado filosofía en enero de 1970. Ahora se proponía asistir a la universidad y graduarse como abogado.

Durante su época de esplendor y tranquilidad —1977-1981— no dejó de ajustar cuentas y de despachar al más allá a quien le fallaba o se ponía en contra de él. El 25 de agosto de 1981 un criminal, que seguía instrucciones de un lugarteniente del capo, le disparó tres veces consecutivas a Carlos Gustavo Monroy Arenas, del DAS de Antioquia, que seis años antes lo había detenido con droga en Itagüí. Escobar no perdonaba a quienes consideraba sus enemigos.

El 12 de noviembre de 1981 un comando armado del grupo insurgente M-19 irrumpió en la Universidad de Antioquia y se llevó a Martha Nieves Ochoa, hermana de Fabio y Jorge Luis, quien tenía 24 años y cursaba séptimo semestre de economía. Ese grupo guerrillero había decidido secuestrar a narcos o a parientes de narcos para sacarles dinero con el fin de nutrir sus arcas para la guerra. Ya había realizado un frustrado intento por retener a Carlos Lehder, cerca a Armenia, y obligado a pagar un rescate por un mafioso de Cali y otro por una hija de Severo Escobar, político y traficante de Cundinamarca.

Jorge Luis llamó a sus amigos para conocer su opinión. Escobar fue categórico: no se podía pagar un peso. Lo contrario sería una muestra de debilidad que los marcaría y los convertiría en blanco fácil de otras organizaciones guerrilleras o delincuenciales. La familia Ochoa advirtió en avisos de prensa que no pagaría dinero por la

liberación de Martha Nieves y ofreció una cifra millonaria a quien entregara alguna información acerca de su paradero.

En una nueva reunión, a la que asistieron los narcotraficantes mayores de Cali, la Costa, Bogotá y Medellín, se decidió crear el grupo Muerte a Secuestradores, MAS, que sería financiado y armado por todos los asistentes. Su tarea inicial era rescatar a Martha Nieves y dar muerte a sus captores. Luego empezaría a liquidar a todos aquellos que intentaran secuestrar a los parientes de los poderosos hombres de negocios que asistieron a la reunión.

Lehder puso la cara en público a nombre del grupo de Los Secuestrables, que anunció, en varios periódicos, que daría muerte a los secuestradores que atacaban a quienes estaban dando riqueza al país. Escobar, que permanecía fuera de la escena pública, era el cerebro de la idea. Fue él quien advirtió que había que dar la pelea, que no se podía ceder terreno.

El 2 de diciembre una avioneta sobrevoló el estadio de fútbol de Cali, ciudad donde vivían en la clandestinidad varios miembros del M-19, y soltó miles de volantes que anunciaban la creación del MAS y aseguraban que «los secuestradores serán colgados de todos los árboles de los parques públicos, o serán baleados y marcados con el símbolo de nuestro grupo».

En efecto, días después aparecieron algunos miembros de esa guerrilla, encadenados y amarrados, en la puerta del diario El Colombiano, el principal periódico de Antioquia. Otros fueron entregados a la Policía con evidentes signos de tortura. El MAS se convertiría, más adelante, en una peligrosa organización de extrema derecha que, financiada en principio por narcos y luego también por militares y terratenientes, llevó a cabo más de un centenar de crímenes contra militantes de grupos de izquierda, guerrilleros, sindicalistas y campesinos. Uno de sus epicentros fue el Magdalena Medio.