



NOTAS DE VIAJE



CAPITULO I

CAMINO DE BOGOTÁ A HONDA

Descripción general de la vía.—Diversas ideas acerca de la comunicación entre Bogotá y el río Magdalena.—Vía de Guarumo á Guaduas, del señor Juan Bernardo Elbers.—Línea de Poncet, acometida por el General Mosquera.—Vía de Cambao.—Ferrocarril del Norte hacia la boca del río Carare.—Vía de Girardot.

Muy niño aún recuerdo haber pasado la sección de Bogotá á Villeta en tres días de penoso viaje. Entonces (1836) no había ómnibus ni coches, ni carros en la Sabana. En ésta el camino se reducía á un fangal profundo, lleno de hoyos peligrosos en tiempo de invierno, —en donde á veces se empleaban tres días en el trayecto de Bogotá a Facatativá,— y á una llanura oscurecida por nubes de polvo en el verano. Pequeños caballos de trote ó mulas de igual condición eran los únicos vehículos entonces usados. Las posadas eran escasas en número y en provisión de recursos para el pasajero, salvo la de Don Antonio Gil, en Fontibón, tan famosa en esos días entre los bogotanos, como es hoy entre los neoyorkinos la de *Manhattan-Beach*. La casa del Cura era todavía el gran refugio de los viandantes, y en ella se recibía en lo general esa hospitalidad rumbosa á veces, humilde otras, siempre cordial, que Rafael Pombo alcanzó á conocer y

celebrar en uno de los cantos de su musa adolescente. El primer descenso de la Sabana hacia las tierras calientes principiaba en El Roble, con una solemnidad especial: después de santiguarse devotamente los peregrinos, la marcha se emprendía en silencio, prestando todos la mayor atención á los saltos, resbaladeros y grandes piedras que se oponían al paso, llamándose unos á otros de vez en cuando al atravesar los callejones, oscurecidos casi siempre por la niebla; y cuando, después de media hora de angustia, se llegaba á la pequeña explanada del Aserradero, desde donde se veía brillar limpio el cielo hacia el Occidente, mujeres y niños respiraban alegres con toda la fuerza de los pulmones, y ese sitio tenía categoría como una especie de puerto de mar. Desde allí hasta Villeta se empleaba, de ordinario, un día entero, y en invierno dos. Adelante del Alto de Gascas se alcanzaba á ver el caserío de ésta en lontananza, y la fantasía de los niños no dejaba de atribuir á encantamiento la fatigosa jornada que todavía era preciso hacer para llegar al ansiado término que tan próximo se acababa de contemplar. Villeta inspiraba yá la idea de tierra extranjera: allí nos parecía que empezaban las de la Gran Bretaña, y en la escuela creíamos encontrar algo de acento inglés en la voz de los que de tierras tan distantes regresaban á Bogotá.

Esta idea tomaba cuerpo cuando, adelantando hacia Guaduas, se veía en Cune la alta chimenea del trapiche de agua de Don Guillermo Wills, el primero de esta clase de motores empleado en el interior de la República, y tal vez en todo el país. La novedad que entonces despertaba esa forma de chimeneas, ahora tan familiar, quizás hizo pensar á algún bogotano que ahí habitaba el gigante Caraculiambro, yá vencido por Don Quijote, ó algún *familiar* del mismo señor Wills, reputado brujo en esos tiempos en vista de la rapidez con que su trapiche exprimía centenares de cargas de caña. Entre paréntesis: ese brujo, siempre tan laborioso, á quien debemos la introducción de un gran progreso en nuestra industria azucarera y tántos escritos útiles, —entre ellos un tratado de Geología en lenguaje familiar, al alcance de nuestros más modestos agricultores,— y que dio

primero el noble ejemplo de una vida agrícola civilizada, rodeado de una larga y distinguida familia, —murió pobre, sin alcanzar de la suerte la recompensa de comodidad y descanso á que era acreedor.

Desde El Roble hasta Villeta se desciende en menos de cinco leguas 1,950 metros de altura vertical, y prosiguiendo la marcha se ascienden 1,100 hasta el Alto del Trigo, en sólo dos leguas de formidable repecho habitado por unas pocas familias pobres; como lo testifica el nombre espeluznador de una de esas casas, conocida ahora años por los arrieros con el de “Ña Juana sin carne”. De aquí se desciende al precioso valle de Las Tibayes, para volver á subir al alto del Raizal, y tornar á descender una cuesta de 700 metros verticales hasta Guaduas. Aquí se opone al paso el filo de la cordillera secundaria del Sargento, que se tramonta en el Salto, á cerca de 400 metros de altura sobre el valle de Guaduas, para tomar luégo una bajada final de 1,100 metros hasta el valle del Magdalena, que en los pasos de la quebrada del Tocuy, dos leguas abajo, tiene unos 250 sobre el nivel del mar.

Daré aquí las alturas de los diversos sitios del tránsito desde donde principia el descenso de la altiplanicie hasta el Alto Magdalena, según las observaciones de los viajeros alemanes Reiss y Stübel.

Alto del Roble	2,755 metros.
Chimbe	1,808 —
Villeta	813 —
Alto del Trigo	1,928 —
Las Tibayes	1,600 —
El Raizal	1,741 —
Guaduas	1,036 —
El Salto	1,376 —
Rioseco	240 —
Honda	200 —

El trazado de este camino, —en el que probablemente se siguió la huella marcada por el pie de los aborígenes,— no puede ser peor; pero nada se ha hecho para rectificarlo en más de 250

años que tiene de abierto. Sea por el interés de conservar las antiguas poblaciones de Villeta y Guaduas; bien por defecto de nuestras instituciones municipales, nulas en tiempo de la colonia, sin atribuciones suficientes desde 1819 hasta 1848, y perturbadas por violentas oscilaciones políticas desde 1849 hasta 1886, la verdad es que la conservación de ese absurdo trazo hace muy poco honor á los diversos gobiernos que se han sucedido desde la Independencia hasta la Regeneración, inclusive. Se ha *pensado* en mejorarlo ó en adoptar otra vía, sí; pero el espíritu de contradicción que constituye una de las deficiencias de nuestra raza, que no nos permite pensar la misma cosa que otros pensaron antes, ha sido parte para que surjan diversos proyectos por otras líneas sin lograrse acuerdo en una sola.

Yá los Virreyes españoles, y el Pacificador Morillo últimamente, habían intentado comunicar á Bogotá con el Magdalena, unos por la vía del Lebrija, otros por las del Opón y del Carare, en cuyos proyectos precoces consumieron, según toda probabilidad, si no grandes sumas, sí muchas vidas, en el reclutamiento forzoso de peones y de colonias de plantadores que se estilaba en esos tiempos de gobierno patriarcal.

En 1825, el señor JUAN BERNARDO ELBERS, al propio tiempo que traía los primeros vapores para navegar el Magdalena, abrió un camino directo de Guarumo á Guaduas, sin tocar con Honda, y se proponía seguir rectificando la vía hasta Bogotá, si para ello se le concedían alicientes bastantes. De seguro no se le ofrecieron ni se le podían ofrecer en ese período calamitoso, en el que de todos los ámbitos de la gran Colombia venían los gritos de las ruinas de quince años de guerra; cuando todavía había que sostener, desde las bocas del Orinoco hasta las cumbres del Potosí, un ejército de 25 á 30,000 hombres, y en momentos en que se preparaba una poderosa escuadra con el pensamiento de rescatar del poder español la isla de Cuba.

La falta de tráfico, en esos días poco menos que nulo, permitió que la vegetación vigorosa de esas tierras vírgenes borrase el camino, y con ello el hotel construído en Guarumo también

desapareció. Inclinémonos con respeto delante de la memoria de ese ilustre extranjero, á quien de tanta gratitud somos deudores, en quien se ensañó la envidia durante su vida, y quien, en sus últimos años, queriendo todavía prestar con brazos desfallecidos un nuevo servicio al país, con la introducción del cultivo del tabaco en las orillas del bajo Magdalena, rindió su noble vida en playas solitarias.

Veintidós años después, en 1847, el General Mosquera acometió la construcción de otro camino que se llamó de Sietevueltas, por la línea de exploración seguida por el ingeniero francés Poncet. Su dirección general se inclinaba al N. O., descendiendo de la altiplanicie por las inmediaciones de Subachoque, en busca de las cabeceras del río San Francisco, más abajo conocido con el nombre de río Dulce, que unido luégo con el Siquima, forman el río Negro, cuya desembocadura en el Magdalena está veinte leguas abajo de Honda. La línea debería, pues, seguir desde Puente Grande, sobre el río Bogotá, hasta Subachoque, en donde atravesaría una región rica en minerales de hierro, hasta la vecindad de Pacho, y atravesaría el territorio del cantón de La Palma, hasta Guarumo, en una extensión de cuarenta leguas desde Bogotá. Para la comunicación directa de Bogotá con el mar, ésta era la línea más económica y natural, pues no solamente da paso no interrumpido por cordilleras, es decir, libre de contrapendientes, sino que evita á la navegación las fuertes corrientes y las vueltas estrechas del río entre La Dorada y Honda; trayecto en que se ha perdido la tercera parte de los vapores del Magdalena.

La administración López que le siguió no pudo continuar esos trabajos. La mortalidad considerable de los trabajadores en las cercanías cenagosas de Guarumo había causado alarma y disgusto. La opinión había reclamado enérgicamente y obtenido al fin la abolición del monopolio del tabaco, renta que producía una suma neta de cerca de medio millón de pesos al Tesoro: las provincias exigían que se diese un paso más en el ensanche de las facultades de sus Asambleas, siguiendo la política ya iniciada en 1848 por la administración, conservadora entonces, del Ge-

neral Mosquera, y esa exigencia conducía á la célebre ley de descentralización de rentas y gastos, expedida en 1850, que redujo á millón y medio de pesos las entradas nacionales y atribuyó á los gobiernos municipales la apertura y conservación de los caminos.

Guerras civiles en 1851 á 1854 y la transformación del sistema central al federal, ejecutada de 1853 á 1858, —con el asentimiento de ambos partidos, liberal y conservador,— y la guerra civil de 1860 á 1863 hicieron olvidar, durante veinte años, el pensamiento de los intereses materiales, subordinado entonces al de los intereses políticos. Organizadas al fin desde 1866 las Juntas de caminos y provisto el de Honda de fondos abundantes, en vez de seguir la empresa comenzada, se proyectó otra distinta por la ruta de Cambao.

Esta había sido indicada en su parte esencial, —el eslabón de Pan de Azúcar, que une la cordillera principal del Aserradero con la del Alto del Trigo,— por el General Codazzi, y fue completada en sus desarrollos por los señores González Vásquez, Liévano, Pedro María París y Santamaría, ingenieros al servicio de la Junta del camino de Occidente, quienes abrieron una trocha carretera de un metro de ancho en las veinte leguas que separan el Alto del Roble del puerto de Cambao (1870).

Esta vía se aparta del camino de Honda hacia el Occidente cerca del Roble: descabeza el río Síquima, pasa por las inmediaciones de Viani y San Juan de Rioseco y va á terminar en el Magdalena, entre Ambalema y Honda, á ocho leguas de distancia de cada una de estas poblaciones.

En 1871, sin embargo, el Gobierno Federal medianamente organizado, había inspirado al Congreso una confianza en sus fuerzas superior con mucho á lo que la prudencia permitía. Las rentas nacionales producían yá tres y medio millones de pesos: las de los Estados y Distritos otro tanto, y las del solo Estado de Cundinamarca en especial se aproximaban á un millón. En vez de seguir el ejemplo de los Estados Unidos, en donde el Gobierno Federal se abstuvo de tomar á su costa la ejecución de

vías comerciales, —con lo que los Estados tomaron á pechos la organización de sus rentas para abrirlas por sí mismos en unos casos, y subvencionar en otros las empresas particulares que se formaban para acometerlas;— en vez de esa abstención prudente, digo, el Congreso resolvió tomar á su cargo un programa enorme de mejoras materiales por un valor de más de treinta millones de pesos. Entre esas mejoras figuraba el ferrocarril del Norte, llamado á comunicar á Bogotá con el Magdalena, en la confluencia del río Carare, cincuenta leguas abajo de Honda, y con una extensión total de más de setenta leguas desde el punto de partida.

A nadie intento culpar en este recuerdo. Liberales y conservadores, federalistas y centralistas, audaces y tímidos, todos tomámos parte en el error de apreciación de nuestras fuerzas.

El ferrocarril del Norte era un proyecto deslumbrador, que hizo borrar de la memoria todos los formados hasta entonces. Dirigiéndose hacia Zipaquirá, Chiquinquirá y Vélez, no sólo daría comunicación á Bogotá con el mar, sino con las densas poblaciones de Boyacá y Santander.

Tres años más tarde (en 1874) surgió otro proyecto. El Tolima era y había sido por más de veinticinco años la sección más afortunada de Colombia. Su situación topográfica, de un valle entre dos grandes cordilleras, surcado en la mitad de su anchura por un río navegable; á la cabeza de la producción de tabaco; quinas, sombreros y cacao en toda la República; rico en ganados, y en minas que empezaban á explotarse, el comercio de Bogotá juzgó que una vía servida por vapor que pusiese á esta ciudad en contacto con el alto Magdalena en el corazón del Tolima, tenía un gran porvenir. Esa vía podría luégo extenderse á los Estados del Cauca y Antioquia y aun quizás hasta el Atrato, por donde entonces proyectaba el Gobierno americano abrir el gran Canal entre el Atlántico y el Pacífico. Asimismo podría servir como línea suplementaria al comercio de la capital con el mar, una vez que se estableciese navegación á vapor en el alto Magdalena; problema de cuya solución se ocupaba en esos

momentos un atrevido é incansable trabajador: el señor Alejandro Weckbecker. Tal fue en su origen la idea del ferrocarril de Girardot, presentada como empresa particular, para la que, aparte de la concesión de privilegio por cuarenta años en el uso de una zona estrecha, no se reputaba necesario ningún auxilio oficial. Debía partir de Bogotá y Facatativá hacia el Suroeste por las inmediaciones de Anoláima, La Mesa y Tocaima, hasta el Magdalena, en un punto inmediato á las poblaciones del Guamo y el Espinal, que forman el centro del Estado del Tolima; treinta y cinco leguas arriba de Honda, cuarenta abajo de Neiva, y á sólo catorce de Ibagué, entre cuyas ciudades se extiende una vasta llanura. La extensión total de la línea se calculaba igual á la de Cambao, es decir, en unas treinta leguas.

