

NUEVA GRANADA

CAPITULO I

Algunas palabras acerca de este libro.—Salida de Francia.—Travesía del Havre a Santa Marta.—Mis compañeros de viaje.—Vida e incidentes durante la travesía.

Después de haber desempeñado al servicio de Francia funciones diplomáticas y consulares por espacio de más de cuarenta años y de haber vivido casi la mitad de ese lapso en el continente cuyos rasgos generales acabo de trazar en la introducción, procuré aprovechar los ocios inherentes a mi condición de jubilado, reuniendo y consignando por escrito los recuerdos de mis anteriores peregrinaciones por esos países que, a excepción de los Estados Unidos del Norte, son todavía poco conocidos, salvo en las circunscripciones de las principales ciudades situadas en la costa o en sus inmediaciones.

En espera de completar mi obra, empiezo por dar al público la relación de mi primer viaje a Nueva Granada, donde resídi desde 1828 hasta fines de 1839.

Quizá algunos de mis lectores al verme retroceder a época tan remota, consideren las descripciones que habré de hacer de ciertas ciudades y de las costumbres de sus habitantes, carentes de realidad actual, debido a los cambios que el tiempo aporta generalmente en todo; pero, según recientes publicaciones hechas por otras personas, referentes a Nueva Granada, (1) he podido convencerme de que principalmente

1. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, por Eliseo Reclus, en 1861. *Paseo por América del Sur*, por el conde de Gabriac, en 1868; y *Viaje a Nueva Granada*, por el Dr. Saffray, en 1872.

las provincias del interior, donde la población constituida todavía por pequeños núcleos, tan aislados que apenas si se comunican con mucha dificultad a través de pantanos, selvas y cadenas de montañas, no han podido recibir el estímulo de las actividades de unos pocos extranjeros; ninguna transformación apreciable se ha producido hasta ahora por el trabajo del hombre en el carácter nacional ni en la naturaleza física. La única mejora apreciable es el aumento del comercio y de la industria entre Bogotá y las regiones del bajo Magdalena a consecuencia de la creación de un servicio regular de barcos de vapor, que comunican las ciudades de las márgenes de esa importante arteria, en un recorrido de cerca de 200 leguas, desde la costa del Atlántico, hasta las estribaciones de la Cordillera Oriental de los Andes.

Esa manera rápida de viajar, que ofrece grandes ventajas, en especial para los que tienen prisa o para los que se ocupan exclusivamente de negocios, impide, desde luego, el estudio de las regiones que se atraviesan. Por esta única razón, no lamentó en lo más mínimo no haber dispuesto en la época de mi viaje a Bogotá, ni a mi regreso, de las facilidades que hoy se ofrecen al viajero que navega por el Magdalena, pues aun cuando fuera muy penosa la navegación río arriba a bordo de barcos sin comodidades y teniendo además que afrontar los riesgos de numerosos obstáculos, fatigas y peligros, que se hubieran evitado en gran parte navegando en buques de vapor, puede en cambio el viajero admirar a sus anchas una de las regiones más curiosas de América del sur, en un estado casi primitivo, vivir durante varios meses la vida del desierto entre hombres semi salvajes y observar así muy de cerca sus costumbres; tuve pues, una serie de satisfacciones que compensaron los sufrimientos que, gracias a mi juventud, pude soportar entonces.

Por otra parte, aunque Nueva Granada haya experimentado otras modificaciones además de las relativas al comercio y a la industria, desde que salí de ella, espero, por lo menos, que los viajeros que a su vez visiten los lugares que he descrito, me agradecerán, si desean conocer el pasado como si fuera el presente, el haberles dado con mis descripciones retrospectivas, motivos de comparación en bien o en mal.

Nueva Granada, a donde me llevó mi primer puesto en el

extranjero, constituía entonces, con las antiguas provincias de Venezuela y del Ecuador, la República de Colombia; ese Estado recién nacido excitaba tanto más mi curiosidad, cuanto que su nombre, asociado al de Bolívar, había gozado de cierta celebridad en Europa debido a las luchas que las colonias españolas sostenían con la madre patria para conquistar su independencia.

Como en esos tiempos no existía línea alguna de barcos entre Francia y Suramérica, tomé pasaje a bordo del mercante "Los dos Adolfos" que recogía carga en el Havre para Santa Marta. Me decidí por este buque por ir con dos franceses, los señores Daste y Vicendon-Dutour, a quienes conocía en París. Uno de ellos era médico y el otro abogado; ya habían vivido en Bogotá, y regresaban con ánimo de radicarse definitivamente en esta ciudad para intentar una operación comercial. Las mercancías cuya venta esperaban realizar favorablemente, constituían casi toda la carga de "Los dos Adolfos". Ambos viajeros, amables y joviales, estaban en la plenitud de la vida; eran robustos y decididos. Como hablaban además, perfectamente el español y conocían muy bien a las personas y las cosas del país a donde regresaban, debían ser para mí, como efectivamente lo fueron, unos compañeros de viaje en todo momento tan útiles como agradables.

El 4 de septiembre de 1828 nuestro velero levó anclas y, con ayuda de un remolcador, pasó rápidamente de las dársenas del Havre a las aguas de la Mancha, que abandonamos al cabo de cuatro días, después de haber sido zarandeados de lo lindo por los embates de un mar embravecido. Durante esos primeros cuatro días, el espantoso y ridículo malestar que aqueja a casi todos los neófitos en navegación, me recluyó en el camarote, es decir, en uno de los ocho estrechos compartimentos dispuestos como cajones alrededor del único cuartito que había debajo del alcázar, y cuyo centro ocupaba una mesa que servía, según el caso, para comer o trabajar. Por mi inexperiencia de las incomodidades que ofrece al viajero el servicio de ropas de cama a bordo de un buque mercante de regular tamaño, no me proveí de un colchón de lana, de suerte que no encontré en mi litera sino un jergón de varec o algas marinas que, habiendo sido utilizado con anterioridad, húmedo y de olor fétido, contribuyó en gran parte, mientras

duró el mareo, a aumentarme el dolor de cabeza y el vómito; así que, en cuanto pude tenerme en pie, lo primero que hice fue mandarlo tirar al mar, aunque no me fue posible sustituirlo por nada mejor y hube de resignarme en consecuencia durante la larga travesía, a dormir sobre las tabias que formaban el fondo de la litera, desnudándome a medias y tapándome con el abrigo. Por otra parte, hasta que llegué a Bogotá, aun suponiendo que hubiera vivido sin incomodidad alguna, como un verdadero sibarita, me forzaron las circunstancias a transigir y a convencerme de que es menos perturbador el dormir en unas tablas, que en lecho muelle y abrumado de preocupaciones.

El buque después de salir del canal de la Mancha, donde tanto se zarandeaba, fue sorprendido por un huracán tan terrible, que le arrastró con sin igual violencia hasta el golfo de Gasconia, en términos que los marneros encargados de las maniobras tuvieron que amarrarse con cuerdas para no correr el riesgo de ser arrojados por la borda. Aunque algo fastidiado por el mareo, quise hacer un esfuerzo para darme cuenta por mis propios ojos del espectáculo de una tempestad, el cual sólo conocía por los cuadros de los artistas. Me arriesgué pues, a subir tambaleante hasta la cubierta, donde asido a los cordajes de uno de los palos, permanecí algún tiempo estático, desafiando las olas que al romperse y caer sobre el barco, me cubrían por entero. Pero en un instante, el balanceo fue tan violento, que acostó literalmente al buque, como si fuera a zozobrar y salí como una flecha hasta dar con la cabeza contra los cristales que daban luz a una reducida caseta que, en medio de la cubierta, servía de cocina. Este accidente, en cualesquiera otras circunstancias, me hubiera hecho pasar por un guasón de mal gusto, que viniera de tal suerte a fisgar lo que pasaba en la cocina. Felizmente, sólo quedé un poco aturdido del golpe y sin más heridas que un rasguño en la mejilla. Con todo, considerando que ya estaba satisfecha mi curiosidad de contemplar las cóleras de Neptuno, me retiré más que de prisa a mi camarote, sin preocuparme de otra cosa que de cambiarme de ropa y acostarme, en espera de que amainara el tiempo. Al día siguiente, el viento se calmó y con un mar más tranquilo, subí a cubierta muy animoso. Encontré allí a los señores Daste y Vicendon con siete pasajeros

más, que también se dirigían al mismo sitio que nosotros. Me parece que ahora debo presentarlos al lector, principalmente si se tiene en cuenta que todos ellos figurarán en algunos de los sucesos o casos que habré de narrar posteriormente.

El principal de ellos era un señor Vivero, ecuatoriano, de cerca de cuarenta y cinco años de edad, afable y sencillo, que formaba parte del magisterio en Quito y regresaba a su patria después de haber pasado en Francia cerca de un año, más dedicado a las investigaciones propias de un modesto erudito impelido por la inquietud científica, que como hombre de placeres y diversiones. Tenía vivo deseo de traer a su patria elementos de progreso relativos a los sistemas de instrucción y educación públicas. Después de haber visto todo cuanto las artes, el comercio, el trabajo y la ciencia pueden hacer de un pueblo, se quejaba del humillante atraso en que había dejado a su país natal, gracias al receloso despotismo de la administración española durante más de tres siglos.

El segundo de los pasajeros era un muchacho robusto y de elevada estatura, que tendría unos veinte años de edad, el señor Umaña, miembro de una de las principales familias de Bogotá, confiado por sus padres al cuidado del señor Daste, que debía traerlo a su regreso, después de iniciarle en el conocimiento de Francia, como un mentor.

Los otros cinco eran obreros: un carpintero constructor y cuatro herreros que el señor Daste había contratado para trabajar en una fábrica que una compañía franco-colombiana iba a establecer en los alrededores de Bogotá, para la explotación de unas minas de hierro.

Ya que hablo de mis compañeros de viaje, diré también algunas palabras de la oficialidad del barco: el capitán, cuyo nombre no recuerdo, era un hombre de ninguna cultura, salvo quizá en lo referente a conocimientos náuticos y de estiba. El segundo, señor Malfilatre que se decía pariente del poeta de este apellido, tenía cierto barniz de erudición. Seguramente contaba treinta y cuatro a treinta y seis años, buen hombre, solícito y obsequioso con todos los pasajeros, y altanero y brutal con los marinos, quienes probablemente lo detestaban. A quien más duramente trataba era a un grumete muy joven, encargado del servicio de los camarotes. Pocas veces se

encontraba con él, sin darle un tirón de orejas o un puntapié en las posaderas. Me parece que lo mismo hubiera querido hacer con el cocinero, con quien reñía constantemente, pero se contentaba con insultarlo, sin duda por considerar su robustez y previsión, que se veía a las claras, pues siempre andaba con un cuchillo de cocina en la mano.

Cuando estuvimos a la altura de Madera, que no divisamos por la distancia, empezó a notarse que el calor subía, hasta llegar constantemente a 30° y a veces a más; pero nos permitió protegernos de los rayos solares un toldo que se puso sobre el alcázar. Cuando nos acercamos a las islas Canarias, conocidas por los antiguos con el nombre de las "Afortunadas", debido a la fertilidad de su suelo y a la bondad de su clima, el capitán me hizo concebir la esperanza de que costearíamos a Tenerife lo bastante cerca para poder admirar los valles y el famoso pico que se eleva a 3.800 metros de altura, pero como pasamos durante la noche frente a esas costas, el gigante volcánico no se presentó a nuestra vista, sino al día siguiente, envuelto en las brumas del horizonte y velado por las nubes. Algunos años después, tuve la satisfacción de desquitarme de esta decepción, pues durante uno de mis últimos viajes de Francia a Buenos Aires, a bordo de un barco, hicimos escala en Tenerife y en Madera, y, después de visitar sus ciudades, pudimos comprar algunas botellas de los deliciosos vinos que en ellas se fabrican y que son rivales por su calidad.

Desde las Canarias hasta la zona del Ecuador, el buque, gracias a los vientos alisios que soplan perpetuamente en estos parajes, navegó a toda vela, sin encontrar de nuevo otro huracán como el que tornara tan agitada nuestra primera semana de travesía; pero al aproximarnos al Ecuador, nos sorprendió una de esas calmas chichas que son frecuentes y que nos mantuvo como una boya en el mismo sitio durante seis días, en un mar que, tanto por el color de sus aguas, como por su quietud, parecía un inmenso pozo de aceite. Se necesita una dosis considerable de animación y no poca filosofía, para conllevar sin impaciencia ni tristeza esos días de inmovilidad, en los cuales se queda en el mismo lugar cualquier trozo de madera que se tira al agua. Como para au-

mentar la contrariedad causada por el obstáculo que nos encadenaba, uno de los primeros buques de vapor que se hubieran visto en América, una magnífica fragata inglesa, apareció en el horizonte y poco tiempo después nos alcanzaba y pasaba tan cerca de nosotros, que podíamos distinguir la expresión burlona y las risas de los marineros que, apoyados en los barandales, se mofaban de nosotros y nos saludaban con la mano. Cuántas veces no había de dar gracias más tarde a esos benéficos vapores, que tanto se han vulgarizado desde mi primer viaje y que me han permitido luego compadecer a mí vez a los viajeros de los barcos de vela.

Por fin, al amanecer del undécimo día de tedio y de espera, gruesos nubarrones se fueron aproximando al sitio en que nos encontrábamos y no tardaron en reventar sobre nosotros y a la vez que nos inundaban en una lluvia torrencial, nos traían un viento fresco, a cuyo impulso continuamos la travesía cuyas dos terceras partes habíamos ya andado. Antes de terminar esta última parte de mi viaje en compañía de mis lectores, quizá quienes no se hayan embarcado, no encuentro superfluo que les dé algunos detalles acerca de la vida a bordo y las diversiones y contrariedades y hasta los peligros que esperan al viajero en una larga travesía.

La manera de pasar el tiempo es absolutamente monótona en cualquier barco. En cuanto despunta la aurora, se arma un alboroto infernal, que impide dormir al más soñoliento; ese alboroto se debe a los marineros, al raspar la cubierta, arrojar baldes de agua y barrer el piso. Al empezar esta limpieza del barco, sirven el desayuno en el camaroté: una taza de té y galletas. A las nueve o nueve y media, se toma un desayuno más fuerte; de doce a doce y media, se almuerza con fiambres, queso y té; a esta hora se concentra todo el interés en la operación de tomar la altura, la cual realizan los oficiales, a cuyo rededor se apretuja todo el mundo con el objeto de conocer la situación del buque y el camino recorrido en las últimas veinticuatro horas; a las cuatro o cuatro y media se come; en el intervalo, entre esas comidas, se conversa o se lee en el salón o sobre cubierta, según el tiempo; a las ocho de la noche se toma otra vez té con pan, mantequilla y emparedados; y hasta la hora de acostarse, se juega a las car-

tas, a las damas o al ajedrez, se toca el piano y si hay jóvenes a bordo, se baila. Si los platos servidos en las mesas no siempre son de primera calidad por la dificultad de disponer de viveres frescos y se debe recurrir a las conservas—que, entre paréntesis, suelen ser en su mayor parte de vaca a la meda o de cuajar con aditamento de bacalao, patatas y huevos guisados en todas las formas habidas y por haber—la comida de ordinario es abundante, pero sólo se puede tomar vino o cerveza, ya que el agua, casi siempre parece que se hubiera cogido en una charca.

Muchas veces me ha llamado la atención que el aire marino, contrariamente al efecto que a mí me produce, abra el apetito a muchas personas; he visto a quienes, después de haber comido por cuatro, podían perfectamente engullir sin dificultad, pues en varios grandes trasatlánticos que llevan cantina en la cubierta, les he contemplado su ininterrumpida pitanza, mientras unos pocos hacían la digestión, lo que me hizo pensar que esas gentes, convertidas en máquinas de comer, quizá hubieran sufrido alguna influencia superior a la del aire del mar.

Desde luego, el espectáculo del océano, no carece en su novedad de encantos para el viajero que, soportando sin molestias el balanceo y saltos del barco el nauseabundo olor de los camarotes y, conservando en consecuencia el estómago en buenas condiciones, los movimientos libres y las facultades intelectuales frescas, puede leer, escribir, pasearse por la cubierta sin el menor contratiempo y observar y palpar todo a su gusto. En tales condiciones, se ofrece a su espíritu, según sean sus gustos, infinidad de materias de estudio, fantasía o meditación, que no se suelen presentar en tierra firme: en primer lugar, las costumbres en un todo peculiares de los marineros, cuya vida siempre está dedicada a las más rudas faenas o llena de peligros y de privaciones, las múltiples maniobras merced a las cuales el barco marcha con precisión hasta el lugar de su destino sin otros puntos de referencia que los astros, los diversos fenómenos que se producen en el aire o en el mar, en medio de la soledad y del inmenso horizonte, la fosforescencia en la estela del buque, el variado aspecto de las olas que se levantan, se abisman, entrechocan y desmenuzan en espumas con destellos de chispas eléctricas, las

salidas y puestas del sol en cielos inmensos, la aparición de la luna son fantásticos y admirables espectáculos. En otras ocasiones un continente o una isla, surgen confusamente de un manto de nubes y poco a poco se van perfilando y creciendo como una fantasmagoría, y obligan al viajero a pensar cuáles serán su vida y sus misterios, mientras tornan a desvanecerse entre la bruma. Aparece de repente un navío, cuyas dimensiones pueden apreciarse, o cuya marcha, tranquila o agitada se estudia, en tanto que se cruzan señales, saludos y noticias, si la distancia lo permite. Finalmente, entre las diversiones o entretenimientos pueden contarse la pesca con sardal o arpón, a que tan aficionados son los marineros, o el espectáculo de los delfines, marsopas y doradas, que juegan en torno del barco y le siguen en su marcha, de los peces voladores, que se ciernen como golondrinas o se lanzan como flechas a ras del agua y a veces se estrellan contra el velamen, caen sobre cubierta y pasan en seguida a la sartén del cocinero; rompen la monotonía otras veces las ballenas y los pulpos que lanzan enormes chorros de agua por los aventadores; o los innumerables zoófitos que forman remolinos fosforescentes en la superficie del agua, etc.

Al describir anteriormente el reducido camarote donde pasaba las noches a bordo de "Los dos Adolfos", sólo mencioné un inconveniente, general en todos los barcos, hasta en los mejores trasatlánticos, y es la existencia de camarotes individuales. A pesar de todas las mejoras que se introducen a diario en el acondicionamiento de los barcos, el pasajero siempre estará alojado junto con otros, cuyo número varía entre dos y ocho, y las camas o literas están dispuestas como los cajones de un armario, unas sobre otras. Ya se comprenderá todo lo que tiene de mortificante este acondicionamiento, tratándose de gentes desconocidas, de carácter y salud diferentes, si se añade que sólo hay un lavabo para todos. Además, con esta aglomeración de pasajeros, solamente se permite llevar una maleta durante todo el viaje, de donde resulta que no es posible cambiarse de ropas interiores con la frecuencia conveniente y todavía más, es necesario economizar el agua para las abluciones, pues ésta se suministra con suma parsimonia. Otro de los suplicios que turban el sueño, principalmente en los buques que navegan por regiones cálidas lo cons-

tituyen las miríadas de esas horribles cucarachas o curianas que no cesan de correr y meterse en todas partes, incluso por la cara de los pasajeros dormidos. Sólo podrían librarse de ellas a riesgo de asfixiarse, tapándose hasta la coronilla con las sábanas. Si vienen muchos días seguidos de mal tiempo, los pasajeros, expulsados de la cubierta y encerrados en el interior del buque tienen que soportar el aire viciado, pues por grande que sea el salón, como todas las ventanillas están herméticamente cerradas, lo mismo que las puertas, y apenas si llega la luz a través de espesos vidrios, pronto se torna irrespirable la atmósfera y queda todo el mundo casi en tinieblas. Mientras dure el mal tiempo, sólo se puede servir la comida en mesas especiales, para impedir que las vajillas ruiden por el suelo, pero no se logra que la sopa y otras viandas no salten por encima de ellas y caigan sobre los comensales. Quienes, a pesar del endemoniado balanceo insisten en comer un poco, solamente lo consiguen sosteniendo el plato en la diestra y metiéndolo entre las piernas abiertas como un compás, de modo que el movimiento del cuerpo siga el balanceo del buque. Claro está que durante esos temporales, la calidad de los alimentos se resiente necesariamente por las dificultades de su preparación y condimento. Añádanse a esas molestias los terribles peligros de las tempestades, durante las cuales es realmente una felicidad escapar de morir ahogado bajo las olas que llegan a romper portillas y escotillas y a penetrar hasta en los camarotes. Estos momentos de angustia hacen recordar, que como dijo un poeta de la antigüedad, el hombre que por primera vez ose lanzarse al mar en un frágil esquife, debe tener el corazón protegido por una triple coraza de roble o de bronce:

"Illi robus et aes triplex

Circa pectus erat, qui fragilem truci

Comisit pelago ratem

Primus.

Hecacio, Oda III, Lib. 1º

Juzgue ahora el lector, por las calamidades que acabo de enumerar, aunque no de manera completa; calamidades a las cuales nadie puede sustraerse, cuánto más padecerán los desgraciados que como yo, en cuanto ponen el pie en un barco,

sienten que el estómago se les sale por la boca, que las ideas se nublan y es en consecuencia imposible entregarse con provecho a la lectura o al placer de escribir, teniendo además el olfato desagradablemente afectado por la mezcla de los vapores de la cocina, el hedor de las aguas corrompidas de la sentina y el olor a brea y con una sensibilidad nerviosa que apenas si les permite tenerse en pie, con el temor siempre vivo de sentir náuseas en cuanto miran algunos de los objetos que se mueven sin descanso, como las lámparas colgadas del techo o los barómetros.

En mi viaje a bordo de "Los dos Adolfos" he podido constatar un hecho deplorable: la falta de vigilancia de los capitanes es causa frecuente de la pérdida de cuerpos ciertos y bienes de muchos buques en alta mar. Una noche en que, provisto de una linterna, bajé al entrepuente a buscar uno de mis baúles, que estaban allí almacenados y sacar la ropa que necesitaba para cambiarme, cuál no sería mi sorpresa al ver que en este sitio, en que dormían los cinco obreros, había dos velas sin palmatoria, puestas en dos pipas de aguardiente, colocadas a su vez al lado de unos haces de heno destinados a la alimentación de los corderos y de una cabrita que llevábamos a bordo. Y habré de añadir que por medio de unos tala-dros practicados con una barrena en una de las pipas de aguardiente, los obreros bebían el licor y, según todas las probabilidades, con frecuencia debían quedarse dormidos a consecuencia de esas libaciones, en un estado más o menos próximo a la embriaguez. Después de apagar las velas, solo me preocupé, sin pérdida de tiempo, en poner en conocimiento del capitán lo que acababa de descubrir, pues pensé que éste me agradecería mi información. Pero, contrariamente a cuanto suponía, este majadero, que como todos los tontos, cuando se sienten culpables no quieren reconocerlo, se enfadó conmigo y empezó a amonestarme por mis temores y a hacerme notar que todavía no había habido incendio alguno por tal causa, lo cual era cierto. Con todo, al convencerse mis compañeros de viaje del riesgo que corríamos y ver que mis temores eran mucho más razonables que los argumentos del capitán, éste, ante la unanimidad de las protestas, no tuvo más remedio que dar las órdenes correspondientes para que en lo sucesivo los obreros no pudieran acostarse sin faroles bien cerrados y pa-

ra que un marinero, de los que se mantenían en guardia, vigilase que aquéllos apagaran las luces a la misma hora en que se dormía la tripulación.

Imprudencias de esta clase no son las únicas que pueden provocar incendios a bordo, ya que en los barcos de vapor, hasta en los mejor acondicionados, los fogones de las calderas están constantemente encendidos y en ocasiones a muy altas temperaturas, y no es raro que el fuego se inicie en el cuarto de las máquinas y vuele al resto del buque, como sucedió dos veces en una sola noche y con terrible estrago, a bordo del barco inglés "Severn", donde me embarqué en uno de mis últimos viajes de Southampton a Río de Janeiro, en 1853, junto con mi familia. La alarma fue tanto mayor a bordo en esos incendios, cuanto que estábamos todavía a más de cien leguas de las costas del Brasil y por tanto teníamos muy pocas probabilidades de llegar a ellas, si no hubiera habido otro recurso para salvarnos, como el de tomar las lanchas y las almadías de a bordo.

Desde que salimos de las zonas de calma, los vientos no dejaron de sernos favorables, y a los pocos días pasamos por las pequeñas Antillas, costeano la Martinica lo bastante cerca para distinguir perfectamente las casas en medio de los árboles. Al contemplar una de esas islas, donde Colón dejó sus huellas al revelar la existencia de un mundo nuevo, que su genio profetizara, mi pensamiento retrocedió hasta los acontecimientos de la vida de aquel intrépido navegante, cuyos descubrimientos tuvieron tan prodigiosa importancia para los pueblos de Europa, pero cuyos gloriosos servicios fueron pagados con negra ingratitud por los soberanos españoles, que fueron precisamente los más favorecidos con la magna empresa.

Desaparecida la Martinica de nuestra vista, ya no contemplamos más islas, hasta divisar el continente americano. Dos días después, todavía nos hallábamos a cerca de cien millas de la costa de Colombia, cuando el vigia gritó "Tierra!". Acababa de ver, entre las nubes, el pico nevado de la ramificación de los Andes que lleva el nombre de Sierra nevada de Santa Marta. La voz del marinero, llevada por los ecos hasta nuestros camarotes, puso en alegre conmoción a todo el mundo y a pesar de lo temprano de la hora, corrimos a la cubierta

y agarramos los catalejos. El pico cónico que se divisaba a esa distancia, tiene una altura de 4.622 metros. Pijado este punto, concebimos la esperanza de ver finalizada nuestra travesía en veinticuatro o treinta y seis horas. En efecto, al día siguiente, después de la comida, empezamos a divisar la entrada del puerto de Santa Marta, que está rodeado de altas colinas cubiertas de vegetación sombría; pero como el sol iba a ponerse antes de que pudiéramos franquear la distancia, el capitán consideró prudente poner el buque al paio. Cuál no sería nuestra sorpresa a la mañana siguiente, al advertir que habíamos perdido de vista el puerto y enterarnos de que durante la noche las corrientes nos habían arrastrado insensiblemente muy lejos de las costas; en una palabra, que necesitábamos otros dos días de lucha contra esas corrientes para ganar el espacio perdido y que sólo después de navegar de bolina durante mucho tiempo frente al puerto, que aparecía y desaparecía alternativamente de nuestra vista, como para hacernos sufrir el suplicio de Tántalo, pudimos entrar en la mañana del quincuagésimo segundo día de navegación. Eran las doce; la pequeña culebrina que llevábamos a bordo nos sirvió para disparar un cañonazo que anunció nuestra llegada al puerto y, antes de dirigirnos al fondeadero, nos quedamos a la zaga, en espera, según costumbre, de que la Sanidad se cerciorara de que no había enfermedades contagiosas a bordo.

A cualquier parte que se dirigiera la vista, a lo largo de las calles y en la playa que precede la ciudad, no se veía gente ni monumento alguno. Parecía que teníamos delante una necrópolis. Claro está que debía tenerse en cuenta que habíamos llegado a la hora en que los habitantes de Santa Marta acostumbran recogerse en sus casas para almorzar y luego dormir la siesta. Así que, a pesar de la señal de nuestro cañonazo, sólo al cabo de dos horas, vimos un reducido grupo de individuos cruzar pausadamente la playa y embarcarse en una canoa que enarboló el pabellón español. Eran los empleados de la Sanidad, que al fin salían a nuestro encuentro y mientras a respetuosa distancia llenaban su cometido, si bien pasaron por alto las formalidades de esta visita, cuyo resultado fue declararnos limpios de todo contagio, se nos autorizó para dirigirnos al fondeadero y desembarcar. A las cuatro de la

tarde saltábamos a tierra. Nos hicimos conducir a una casa que se nos indicó como el mejor hotel; una mulata, que era la dueña, nos recibió con tanta mayor solicitud y deferencia, cuanto que ella y su criada, una negra vieja, eran las únicas almas vivientes que había en este momento en la fonda. Puso a nuestra disposición tres habitaciones en el entresuelo. Mis compañeros, los señores Umaña, Daste, Vicendon y yo, nos instalamos en la más amplia, que tenía las paredes blanqueadas con cal y adornadas con un dibujo de flores a guisa de cenefa, y cuyos muebles consistían en una mesa grande, algunas sillas, un sofá de junco y cuatro hamacas colgadas de las vigas del techo. Las otras dos habitaciones, amuebladas más modestamente, las dejamos para nuestros demás compañeros, es decir, para el filósofo Vivero y los cinco obreros. Como no tenía la pretensión de encontrar en América uno de esos lujosos aposentos de nuestros hoteles europeos, el aspecto de la habitación donde iba a alojarme durante algunas semanas, no me desagradó, pues tenía para mí el mérito del sabor local, que es una de las características que siempre he buscado en todos mis viajes. Mientras abríamos los baúles, sacábamos la ropa y nos dedicábamos a nuestro aseo personal, la hostelera se ocupó en disponer nuestra comida, que se convirtió en cena, ya que se sirvió muy entrada la noche. Aunque todos los platos estuvieran preparados en un todo a la colombiana, es decir, en forma un poco caprichosa y con gran cantidad de especias, no dejamos de saborearlos con gusto, principalmente una especie de guisado de tortuga, que a mi juicio no hubiera dejado de ser debidamente apreciado en cualquiera mesa del mundo; las legumbres frescas y las frutas, de que habíamos estado privados durante mucho tiempo, también nos parecieron deliciosas. Pero dos cosas contribuyeron a turbar la tranquilidad de nuestra comida: en primer lugar la cantidad prodigiosa de mosquitos, que con sus picaduras y zumbido nos atormentaron hasta hacernos montar en cólera, y en segundo, los enormes murciélagos que al voltear y revolotear por encima de nuestras cabezas, nos inquietaban, como si fuesen arpías que se aprestaran a disputarnos cada bocado que nos llevábamos a la boca.

Habrán sin duda quienes se admiren de que cuente estas incidencias como si se tratara de alguna novedad, ya que los

países del sur de Europa tampoco están exentos de esas dos especies de animales, que tan amargas quejas me obligan a exhalar; pero si trato aquí de ellos, es porque anteriormente no los había visto tan grandes ni tan acometedores. Precavernco contra los murciélagos resultaba tanto más difícil cuanto que las ventanas no tenían persianas y debíamos mantenerlas abiertas, lo mismo que las puertas, con el objeto de establecer una corriente de aire para que la brisa nocturna templase un poco el asfixiante calor producido por una temperatura de 34 a 35 grados.

Después de haber recibido las visitas de nuestros compatriotas establecidos en Santa Marta, llegó la hora de acostarnos y antes de cerrar las ventanas tuvimos que pensar en la manera de deshacernos si no de los mosquitos, cosa de todo punto imposible, al menos de los importunos quirópteros que seguían molestándonos con su constante revoloteo, y cuya compañía no queríamos por habernos enterado de la péfida costumbre que tienen de chupar la sangre humana cuando el hombre duerme. Para dar caza a los temibles vampiros, improvisamos unas máquinas de guerra que consistían en toallas atadas al extremo de unas varas largas y en seguida todos nos pusimos a perseguirles y derribarles con nuestros ingeniosos artefactos. Cuando los que no perecieron en la refriega se hubieron escapado, luego de cerrar las ventanas sólo pensamos en entregarnos al descanso y cada cual se fue a su hamaca. Por mi parte, nunca me había subido en semejante lecho aéreo, pero no dudaba de estar a mis anchas, ya que era utilizada por todos los habitantes de la región. Una vez más me di cuenta de que no basta poseer una cosa y tenerla al alcance de la mano, aunque sea excelente, para poder disfrutar de ella, si no se sabe cómo debe utilizarse; en efecto, en vano, por espacio de varias horas estuve ingeniándome en encontrar una postura cómoda, poniéndome a lo largo, a lo ancho y de través, nunca pude evitar el tener el cuerpo curvado como un arco ni dejar de balancearme a efecto del impulso que le imprimía con mis evoluciones. Para colmo de desdichas, con mis movimientos y sacudidas, empujé y levanté tanto el mosquitero, que una nube inmensa de mosquitos logró con toda facilidad introducirse para seguir comiéndome vivo. En una pa-

labra, cuando, como dicen los poetas, la aurora, con sus dedos color de rosa sembraba de flores y rubíes la ruta del sol, todavía no había logrado yo cerrar los ojos y me encontraba en un estado de nerviosidad y de cansancio fáciles de comprender, mientras, con gran asombro mío, mis compañeros se levantaban descansados y de muy buen humor, celebrando la buena noche que habían pasado. Con el egoísmo habitual de la gente feliz, no hicieron más que reírse de mí, cuando les conté las tribulaciones que había padecido en el columpio por culpa de mis torpes maniobras. Poniendo, pues, a mal tiempo buena cara, como suele decirse, me levanté, siguiendo su ejemplo. Mientras nos vestíamos, la patrona, no menos madrugadora, aunque mucho menos sonrosada que la aurora, nos trajo unas tazas de grasiento chocolate, brevaaje cuyo efecto bienhechor me devolvió fuerzas y alegría. Tomado este refrigerio, a cuenta del verdadero desayuno, que se nos había de servir después, salimos en seguida, desecosos de aprovechar el fresco de las primeras horas de la mañana para recorrer la ciudad y verla en toda su animación, ya que es precisamente a esas horas cuando la gente se lanza a la calle, los hombres para ir a sus ocupaciones y las mujeres al mercado, cuyos productos son llevados por los campesinos desde el amanecer.