



CAPITULO III

VÍAS AL MAGDALENA

(Continuación)

Estado del camino de la Sabana antes de la construcción del carretero.—Camino de terciopelo.—Su influencia en la agricultura y el comercio de la sabana de Bogotá.—Prolongación hacia el descenso de la cordillera.—Detenida por la irrupción de las ideas relativas á la construcción de ferrocarriles.

Vuelvo al camino de Honda, en el cual, había dicho arriba que ahora cincuenta años no existían carros ni coches; pero rectificaré esa aserción. Había *un* coche, uno solo; tirado por dos robustas mulas, en que el señor Joaquín Gómez Hoyos disfrutaba sin ley ni concesión especial del privilegio exclusivo de viajar hasta su hacienda del Diamante, á tres leguas de esta ciudad. Según las crónicas, ese era el mismo vehículo en que el Virrey-Arzobispo, el señor Góngora, hacía sus paseos dominicales á una quinta de la vecindad de esta ciudad, nombrada así por el título eclesiástico de su propietario; coche que por tradición hereditaria llegó no sé hasta cuál de sus sucesores, de cuyos espolios pasó sin duda á ser propiedad de aquel tranquilo y respetable hacendado. Si no estoy engañado en mis recuerdos, de manos de éste pasó á las del General Mosquera, en su primer período presidencial, y hasta hace pocos años se conservaba en poder del señor Narciso Garay. Quizás existe aún, confundido yá en el rol democrático de unos vehículos corcoveadores que hacen la carrera de Zipaquirá. Dejo la investigación de esta duda arqueológica á otros rebuscadores de archivos, más pacientes que yo.

Y el asunto la merece, porque la descendencia de ese primer vehículo de ruedas en el camino de la Sabana, monta ya á más de 2,000 carros de bueyes, 50 á 60 coches de alquiler, otros tantos ó algo más de propiedad particular, 20 ó 25 ómnibus, 3 locomotoras, 3 ó 4 coches de pasajeros y otros tantos carros de flete en ferrocarril, en cosa de cincuenta leguas de caminos carreteros que contamos en el interior de la altiplanicie. Son conducidos los primeros por algunos centenares de verdugos desalmados, contra quienes las llagas y tormentos de los sufridos bueyes pedirán justicia al Dios de los ejércitos; pero los ómnibus y coches lo son por postillones, en lo general atentos é inteligentes. Inteligentes, sí, porque, á lo menos el día de mi salida se requería, para buscar paso en el camellón á cuatro ruedas, en medio de tantos hoyos, fangales y sartenejos, tanto talento como para fallar en la cuestión del *superávit* de nuestro tesoro ó para decidir cuál forma de gobierno, el centralismo ó la federación, es responsable entre nosotros de la apertura de la Caja de Pandora. Sin haber pasado el Quindío, al bajar del coche en los Manzanos, me toqué "para ver si tenía los huesos completos y en su lugar", como dice Juan de D. Restrepo, y sentí un gran bienestar, como el que sale sano y vencedor de una batalla. Ese mal estado del camino era fácilmente remediable con algunas carretadas de cascajo; era uno de los últimos ecos de la guerra civil de 1885, que paralizó por dos años la reparación de todos los caminos del país; pero el esqueleto, á lo menos, del *Mac-Adams* construído en 1850 á 1852, durante la administración del señor General López y bajo la perseverante iniciativa y tenacidad de propósitos del señor Victoriano Paredes, existía ahí como un monumento histórico que merece mención especial.

Conozco la mayor parte de los malos caminos de la República. He pasado el páramo de Moras, el Quindío, el Alto del Oso y las faldas de Chinchiná hasta Manizales; los callejones de Ocaña; las vueltas del Nuchal ahora veinticinco años, en el camino de Honda; la cuesta de la Reventona, cerca de Canoas, en Antioquia; el Alto del Fical y las Vueltas del Infierno en el antiguo camino de Pamplona á Cúcuta; el de Cruces y Gorgona á

Panamá en invierno, antes de la construcción del ferrocarril; pero puedo decir que nada era comparable al de la Sabana en invierno. Poco más de veinte años contaba una ocasión en que regresaba de Anapoima: venía convidado á un baile; traía resolución de llegar á Bogotá esa noche, aunque fuese en medio caballo, como contaba haberlo hecho una vez el simpático Coronel Diego Rivas, á quien un rayo le había arrebatado el otro medio; cansé dos bestias desde Balsillas á Fontibón, y á las nueve de la noche tuve que aceptar la posada que con grande instancia me ofrecieron en una casa de la orilla del camino. Tal era el llamado camellón de la Sabana.

Creo recordar que los señores Doctor Rufino Cuervo, Luis Silvestre y Alfonso Acevedo, con grandes esfuerzos y escasísimos medios de los anémicos gobiernos municipales de esos tiempos, habían logrado mejorar bastante la vía hasta Puente grande; pero la guerra civil de 1840 á 1842 y algunos crudos inviernos en sucesión habían tornado á destruirlo. El señor Paredes resolvió construir é hizo en efecto que fuese construído el primer camino á la *Mac-Adams* que se había visto en el país. Tenía ocho leguas de largo, ocho varas de ancho entre sardineles, fuera de las zonas laterales, cimientos de piedras grandes á sesenta centímetros de profundidad, y lo cubría una capa de cascajo fuertemente comprimido de doce á diez y ocho pulgadas de espesor. Era un camino superior en toda la extensión de la palabra, detrás del cual trajeron el General José María Gaitán, dos ó tres ómnibus ordinarios, y en seguida el señor Guillermo París otros cuatro magníficos, construídos por la Casa de *John Stephenson*, de Nueva-York, ómnibus que aún existen. El mismo señor París construyó en seguida el hotel de Los Manzanos, que en esos días, —1854 y 1855— era lo mejor que, en su género, se había visto en el país. Facatativá, que hasta entonces era un poblachón de casas pajizas de bahareque, surgió de entre el polvo y el fango á la categoría que le conocemos hoy; y Serrezuela, humilde caserío que se pasaba inadvertido, alzó casas de teja y adobe, construyó un puente de los Micos para dar fácil acceso á su plaza, y poco después, en recuerdo de un distinguido patriota y esta-

dista que pasó allí sus últimos días, el señor Fernández Madrid, tomó el nombre pomposo de la capital de los reinos de España.

Los carros aparecieron en gran número y los fletes de Facatativá a Bogotá, que para un pasajero costaban hasta \$ 4, y de \$ 2 á \$ 3 por carga de mercancías, en algunas épocas, bajaron hasta á 0-30 por carga y \$ 1 por pasajero, desde Los Manzanos. Entre tanto, el valor de las tierras duplicó en menos de cinco años. De \$ 60 á \$ 100 que era el común, y en ocasiones menos, subieron á \$ 200 y \$ 300 por fanegada, y los arrendamientos, que quizás no alcanzaban á \$ 4, se han pagado en los últimos años hasta á \$ 12 y aun \$ 16 por fanegada, por año. El precio de los víveres, envilecido en los días de abundancia por la falta de salidas, —de suerte que valía de \$ 0-80 á \$ 1 la carga de papas, y de \$ 0-60 á \$ 0-80 la arroba de carne,— subió al cuádruplo; en parte porque —á mi modo de ver,— á consecuencia del gran número de obreros empleados en la construcción del camino, los salarios subieron de \$ 0-05 ó \$ 0-10 centavos diarios á \$ 0-25. Me regocija este recuerdo. Pues vale más en mi sentir un plato de ajiaco aumentado á la miserable pitanza del jornalero, que los suntuosos banquetes del Gran Restaurante ó de la Fonda de París.

Costó ese camino, á \$ 25,000 la legua \$ 200,000, gastados en aquellos días en que el Presupuesto de Rentas no alcanzaba á \$ 1,500,000: tachósele de lujo excesivo, y llamose á ese ruín *Mac-Adams, camino de terciopelo*, porque cada metro longitudinal de él costaba lo mismo que la tela de seda de ese nombre. Hoy á lo menos no causa escándalo pagar á óctuplo precio, á \$ 40 el metro, el de la angosta paralela de nuestros incipientes ferrocarriles. Una familia de honroso recuerdo en los anales de nuestra industria, la de los señores Latorres, y entre ellos un hombre activo y emprendedor como pocos he conocido, el General Evaristo de la Torre, dejaron escrito su nombre en esa etapa de progreso al lado de los de López y Paredes. Esos mismos señores Latorres escribieron luégo otra página de su vida en la fundación de grandes haciendas en las tierras calientes. El tra-

piche de San Pedro, los grandes pastales de guinea y de pará del Peñón, Acuatá, Andorra, Casasviejas y Guataquisito, en que hoy engordan 9 á 10,000 novillos anualmente, dan testimonio de su poderosa laboriosidad; y sin embargo, con sólo dos excepciones, los demás murieron pobres, ó poco menos; pero han dejado una posteridad sucesora de ese alto empuje. ¡Pueda ser para ella más propicia la fortuna!

El camino de la Sabana no se detuvo en los Manzanos. Diez y seis años después se prosiguió la obra, no yá en la fácil llanura, sino trasmontando la cordillera que la limita al Occidente. En 1870 y 1871 continuó el trabajo desde ese límite hasta Aguaparga, en una extensión de dos leguas más, que se dice costaron á \$ 50,000 cada una. Es un camino excelente, ancho, sólidos, con buenos desagües, en que la monotonía del paisaje de la Sabana es agradablemente interrumpida con la pintoresca variedad de las faldas y gargantas de los cerros, animados en su expresión con el movimiento de los brazos y la ondulación de las copas de grandes árboles, los genios habitantes del bosque. ¿Por qué no fue continuado? —No me lo he podido explicar. La Junta del camino de Occidente disponía de \$ 180,000 anuales de peajes; la conservación del de la Sabana no costaba más de \$ 16 á \$ 20,000; en la del camino de herradura hasta Honda no se invertían más de \$ 25 á \$ 30,000: hubiera podido destinarse \$ 50 á \$ 60,000 anuales á prolongar el camino carretero hasta las orillas del Rionegro, cerca de Villeta: ¿por qué no se hizo así? Probablemente influencias lugareñas en la Asamblea del Estado, conexas con intereses eleccionarios de la política, distrajeron esos fondos para dar camino cómodo á las haciendas de algunos *gamonales*.

Me limitaré á consignar que en la ejecución de esas dos leguas, primera y última tentativa de introducir las vías carreteras al través de nuestras montañas, figuraron como ingenieros los señores Nepomuceno González Vásquez y Nepomuceno Santamaría (ignoro si hubo otros), y que los miembros de la Junta especial para la prolongación de la carretera eran los se-

ñores Mariano Tanco, Ruperto Restrepo, José Camacho Roldán, Manuel Samper y Máximo Lorenzana.

Desde 1872 se acentuó la idea de construir sólo ferrocarriles por todas partes, y hablar de caminos carreteros ó de montañas era mirado como una herejía. En vano se predicaba que la naturaleza montañosa de nuestro suelo y la diseminación de sus habitantes sobre un vasto territorio eran circunstancias que harían excesivamente costosas, por una parte, y en extremo improductivas, por otra, las vías férreas; que en el interior del país sólo había capitales muy limitados que pudieran emplearse en ellas, y en el Extranjero faltaba confianza en nuestra estabilidad para que se les trajese á colocar en esas empresas; que las rentas de nuestro Tesoro eran insuficientes para conceder subsidios ó pagar garantías de interés sobre esos capitales; que habría injusticia en invertir en una sola obra—llamada á beneficiar apenas una parte insignificante de la población del país—el producto de contribuciones exigidas á contribuyentes de todos los ángulos de la República; que los ferrocarriles solos, al través de líneas matemáticas, serían estériles si no hubiese otros caminos laterales que les trajesen el contingente del tráfico de las regiones adyacentes; que un mal éxito en esas empresas no sólo comprometería el crédito del Gobierno y trastornaría el equilibrio entre las rentas y los gastos nacionales, sino que desorganizaría el funcionamiento del Gobierno y pondría en peligro la paz pública; que, en fin, para fincar la esperanza de regeneración de nuestras condiciones industriales en el Gobierno Federal, se exigía proveer á éste de más facultades, rentas é influencia; en una palabra, romper el equilibrio entre el poder de las secciones y el del Gobierno Federal, hasta volver por la pendiente inflexible de la lógica al centralismo. Todo fue en vano; prevaleció el furor de los ferrocarriles, ocho de los cuales fueron acometidos, ya por la Nación, ya en unión de ésta con los Estados, ora por empresas particulares, pero con auxilio oficial. Los de Antioquia, el Cauca, La Dorada, Occidente (Brown), Girardot, Soto, Puerto Villamizar y Santamarta.

Milagroso parece: únicamente cuatro de ellos han naufragado. El de Cúcuta á Puerto Villamizar (11 leguas) fue concluído en toda su extensión; el de La Dorada llegó á la mitad de lo proyectado, y no ha podido continuarse, pero presta servicios muy importantes al comercio; el de Santamarta, que se proponía llegar hasta el Banco, á cincuenta ó sesenta leguas de distancia, llegó á la Ciénaga (5 leguas), y no es probable que pase de allí; los del Cauca y Antioquia pasaron de manos del contratista, señor Cisneros, á las de los Gobiernos de los antiguos Estados, están en deterioro visible y corren peligro de perderse los cuatro millones de pesos en ellos invertidos; los de Occidente y Soto están invadidos por la maleza, y sus camellones desbaratados por las lluvias. El de Girardot está en crisis, pues el Gobierno carece de medios para continuarlo, y vacila en conceder á la Compañía extranjera que quisiera tomarlo á su cargo la garantía, no de intereses ni de valores de ningún género, sino de no ser embarazada luégo por empresas rivales subvencionadas por la Nación (la de Cambao, por ejemplo); exigencia que, á mi ver, no podrá tacharse de suma injusticia.

Milagroso parece, empezaba en el anterior párrafo, queriendo decir que en esos últimos doce años hubiera podido el Tesoro público hacer frente al desembolso de seis ó siete millones en la ejecución de, ó en la subvención á estas empresas; desembolso hecho en un tiempo de semi-anarquía, revoluciones, escaseces y circunstancias adversas de todo género. No obstante ellas, sin embargo, cuarenta y siete leguas de vías férreas fueron construídas, sin contar las cuatro que yá están en servicio desde Facatativá hasta Tresesquinas, en la Sabana de Bogotá, que no tardarán un año en ser ocho, hasta esta ciudad.