

Seiscientas millas río Magdalena arriba

Recuento de mi viaje desde Cartagena hasta
La Dorada y de allí a Honda en busca de trabajo

[Traducción de JUAN MANUEL POMBO]

SEISCIENTAS MILLAS RÍO MAGDALENA ARRIBA

RECuento de mi viaje desde Cartagena hasta La Dorada y de allí a Honda en busca de trabajo

Salí de Cartagena el sábado 17 de junio de 1899; tomé el tren de la 1:30 a Calamar, un pueblito en las riberas del río Magdalena a unas 50 millas de distancia. Del corto paisaje que pude ver a lo largo de este trayecto en ferrocarril diré ahora poco porque, además de haberlo descrito a cabalidad¹, en realidad no ofrece mucho interés, tratándose de una región más bien plana y monótona. Al llegar Calamar, a las 5:45 de la tarde, fui recibido en la estación por los señores [Stan]² & Larchin y en su compañía nos dirigimos de inmediato al hotel Columbia en donde cenamos. Lo de hotel Columbia suena más bien grandioso, ¿verdad?; de inmediato imagina uno que se trata de en una enorme edificación con pulcras y frescas habitaciones, etc., etc., pero en realidad no es más que una casita de techo de paja con seis habitaciones, de las cuales sólo dos en efecto son dormitorios. Cada dormitorio está provisto de 6 u 8 camas sin tabique o mampara que las separe.

Respecto a la cena que nos fue servida hablaré más adelante, cuando me ocupe de hacer comentarios sobre la comida. Después de cenar, más o menos a las 7, dimos una caminata por el pueblo, visitamos a dos o tres americanos que residen aquí y tuvimos la oportunidad de observar algunos de los bailes autóctonos, varios de los cuales estaban teniendo lugar in situ. Tuvimos además la oportunidad de probar una de las delicadezas de la localidad, conocida como arrepititas (*sic*)³ con café bien caliente y en general pasamos un rato agradable.

A eso de las 12:30 me pareció que era hora de recogerme, pero, como sabía que el hotel ya estaría cerrado, me dirigí con Larchin al andén de la estación y allí dormimos en un pequeño catre, cosa de la que no me arrepentí en lo más mínimo, ya que no me apetecía nada la idea de dormir con 5 ó 6 personas más. Durante la noche cayó un aguacero bastante fuerte y nos levantamos más o menos a las 5:30. Dimos otra vuelta por el pueblo y tuvimos la oportunidad de mirar de nuevo los

Notas del traductor:

¹ Al final del documento, en un apéndice que el autor titula "Cabos sueltos", se hace la descripción a la que aquí alude.

² No pude descifrar la letra en el manuscrito original; en adelante, en estos casos, he cerrado la palabra entre corchetes rectos.

³ En las ocasiones en las que suscita algún interés o hilaridad, he conservado la ortografía incorrecta del autor, seguida de (*sic*).

bailes, que continuaban, hasta que, a las 7, nos dirigimos al hotel a tomar un café. Tras el café salimos con nuestras escopetas y estuvimos por fuera casi toda la mañana, ya que, para cuando regresamos a desayunar, eran cerca de las 12.

Serían las 4:30 cuando cayó un tremendo chaparrón y luego un aguacero fuerte que no nos empapó porque gracias a Dios logramos refugiarnos justo a tiempo. Durante toda la tarde habíamos estado a la espera de la embarcación y, a eso de las 7, poco antes de la cena, el vapor fue avistado. A las 8 arrió al puerto y más o menos a las 8:30 subí a bordo. Aquella noche, sentado en una silla mecedora, apenas pude echar un par de cabezadas como todo sueño, ya que todo el mundo parecía presa de la prisa y el desconcierto. El cielo amaneció muy nublado y llovió con fuerza a intervalos; sin embargo, a eso de la 8 dejó de llover aunque las nubes seguían teniendo un aspecto amenazador.

A las 8:40 soltamos amarras y así le di inicio a uno de los viajes más encantadores e interesantes que jamás haya emprendido. El río se veía hermoso y en algunas partes alcanzaba a tener más de una milla de ancho. Remolcábamos una gran barcaza con un martinete encima y un pequeño lanchón a vapor, los cuales llevábamos hasta la Bodega del Sur para construir allí un puente pequeño. Sin alejarnos mucho de la orilla, supongo que para evitar la corriente, debíamos avanzar río arriba más o menos a unas 6 millas por hora. A las 10:40 arribamos a la Bodega San Juan, en donde atracamos para desembarcar un poco de carga. Es el lugar más difícil para atracar y descargar en todo el curso del río, ya que está ubicado justo sobre un enorme remolino en el que algunas veces quedan atrapados los barcos y que los estrella con fuerza contra las orillas del río. Con todo, sorteamos el escollo de manera maravillosa y, tras estibar una carga de leña a bordo, zarpamos de nuevo a eso de las 11:30 para entonces desayunar.

En el transcurso del día atracamos en uno o dos pequeños puertos en donde se descargó y embarcó algo de carga. El cielo estuvo encapotado todo el día y, aunque la noche cayó acompañada de amenazadoras nubes y truenos y relámpagos, no nos llovió. Me acosté a eso de la 9 y dormí el sueño de los justos a pesar de que todo lo que tenía era un escueto catre duro y mi manta como almohada. El cansancio, sin embargo, pronto superó todas las incomodidades y dormí tan profundamente como lo hubiera hecho sobre un colchón con somier y almohadas de pluma.

A la mañana siguiente (martes 20 de junio) me despertó de manera abrupta el pito de la sirena, cuyo tubo de vapor, que pasaba por mi cuarto, tenía un pequeño escape, de modo que pronto la habitación se llenó de vapor. Salté de mi lecho y salí de prisa para encontrar que habíamos llegado al pueblo de Magangué, donde permaneceríamos unas tres horas. Después de tomar el café, bajé a tierra para echar un vistazo y compré un poco del dulce de guayaba por el que la población es famosa. Magangué es la segunda ciudad en tamaño, sobre el río, después de Honda. Se trata de un centro comercial y de negocios considerable. Las casas son de ladrillo

y se parecen mucho a las de Cartagena. Sobre sus habitantes no diré por el momento nada, ya que me referiré a ellos con todo detalle más adelante en la sección que he titulado "Los lugareños".

En fin, había allí dos embarcaciones más, una de las cuales, el *Helena*, viajaba río abajo, razón por la cual escribí una carta a las carreras, dirigida a mi madre, y se la entregué a su capitán para que me hiciera el favor de enviarla por correo. Zarpamos más o menos a las 10 y avanzamos lentamente pero a toda máquina durante el resto del día hasta que, a las cinco de la tarde, nos detuvimos en el pequeño puesto de Guamal para hacernos a una carga de leña. Desembarqué, conseguí unos mangos y tomé una fotografía de los mismos con un grupo de lugareños en primer plano. Partimos a las 5:30 y luego cenamos. A las 8:30 me tomé un café y más o menos a las 9:30 me fui a dormir. De día y de noche me divertí muchísimo con el piano que había a bordo: el piano fue durante todo el trayecto una fuente de enorme placer para mí.

La mañana siguiente (miércoles 21), fue una repetición de la anterior: me despertó la sirena, que esta vez pitó a la altura de [El] Banco, otro pueblo más bien grande, aunque no tanto como Magangué, en donde la mayoría de las casas son de techo de paja. El pueblo cuenta con una iglesia de tamaño considerable con una magnífica una cúpula, ésta sí construida en sólida mampostería. El pueblo está ubicado en una amplia curva del río, realmente muy hermosa a la vista. Salí pronto a cubierta pero no bajé a tierra, ya que sólo permanecemos allí una media hora.

Tan pronto partimos y después de un café, salí a cubierta, donde tomé algunas notas. Me percaté entonces de que ocurría un gradual pero no por ello menos monumental cambio en todo el paisaje que nos rodeaba. Empezaron a aparecer bancos de arena cubiertos de enormes caimanes, algunos de ellos hasta de casi 6 u 8 metros de largo y las selvas a lado y lado del río parecían hacerse cada vez más y más espesas. A las 2:15 atracamos en un pequeño lugar llamado San Jorge. Allí, el señor Ben Worcester, el capataz de mecánicos de la compañía, un americano y una excelente persona, tenía que hacer unas diligencias un cuarto de milla tierra adentro, razón por la cual llevaba su escopeta. El buen hombre tuvo a bien invitarme a que lo acompañara, cosa que acepté de muy buena gana y en el acto. Con todo, la excursión sólo duró unos 15 minutos y no vimos nada que mereciera la pena cazar.

Pronto estuvimos de vuelta en el barco y a las 3:40 llegamos al pueblo de Carmen, en donde desembarcaron algunos pasajeros y donde no permanecemos más de 10 minutos atracados. Hacía una tarde esplendorosa, bandadas de papagayos enormes y de otros pájaros hermosos volaban en grandes cantidades. A las 7 en punto arribamos a la Bodega Ocaña, de donde partimos a las 7:20 para llegar al depósito de leña Las Pillas (*sic*)⁴ a las 8:50 y, tras recoger un buena provisión, continuar el viaje a las 11:10.

⁴ Debe ser Las Pilas (de leña).

La noche fue espléndida, bañada de luna; las aguas rizadas del río se veían hermosas a la luz blanquecina. Me senté en cubierta un buen rato pensando en cosas complicadas y, a intervalos, mantuve una conversación irregular con una dama francesa que no hablaba una palabra de inglés. Si me hubieran visto intentando expresarme en francés...: fue muy divertido. Tomé café a las 9 y por ahí a las 11 me recogí. Serían más o menos la 1:30 cuando llegamos a las Bodegas del Sur, en donde el señor Ben Worcester y su cuadrilla de hombres, que estaban a cargo del pequeño lanchón a vapor y del martinete, tuvieron que abandonarnos. Me vestí y salí a despedirlos. Hacía un fresco delicioso, casi se puede decir que de hecho era un noche fría y la luna seguía brillando. A las 2:50 partimos de nuevo y yo volví a mi lecho.

La Bodega del Sur está ubicada sobre un pequeño afluente del Magdalena conocido como río Lebrija, tan angosto que apenas tuvimos espacio para hacer la maniobra de dar la vuelta. A la mañana siguiente (jueves 22) me desperté a las 6 de manera natural sin la ayuda abrupta de sirena alguna y a las 6:30 estaba en cubierta. Ya no quedaban sino tres pasajeros, fuera de mí: la señora francesa, su criada y un niño pequeño. Después de tomar el café, cosa que hice solo, regresé a mi lugar habitual en cubierta, cerca de la proa, en donde me senté a mi gusto en un cómodo sillón a admirar el hermoso y cambiante paisaje. Se veían volar cantidades de pájaros tan extraños como bellos, grandes zancudas y otras aves acuáticas, al parecer en exceso mansas, pues permitían que el barco se les acercara hasta casi tocarlas. El río se hacía cada vez más y más peligroso, ya que aumentaba la frecuencia con la que nos encontrábamos con bancos de arena y con enormes árboles caídos, algunas veces apenas visibles sobre la superficie del agua.

Desayunamos a las 11; el capitán y su mujer bajaron a tomarlo con nosotros por primera vez, considerando que ya éramos tan pocos los pasajeros. Ya diré algunas palabras respecto al capitán Simmonds y su sobrecargo, el señor Cox, más adelante, en una sección que titularé "Cabos sueltos". A eso de la 1 p.m. pasamos frente unos árboles que simple y llanamente estaban atiborrados de monos negros. Se asustaron muchísimo con la aparición del barco y yo, de mi parte, me divertí de lo lindo con sus monerías, viéndolos saltar de rama en rama. Nos detuvimos durante 5 minutos en un pequeñísimo lugar para dejar a un pasajero y a las 2:30 cruzamos frente a un lugar, sobre una de las márgenes del río, exactamente igual a Castleton Gardens. Se trataba de una encantadora pradera cubierta de verde césped más bien alto y cientos de palmeras y otros árboles bellísimos como desparramados sobre el jardín; contemplé el espectáculo perplejo porque mis ojos no podían creer lo que veían, me parecía difícil imaginar que la naturaleza por sí sola hubiera podido trazar parque tan hermoso. Las configuraciones que toman las nubes y las caídas de sol son tan hermosas aquí, que apenas se pueden describir. Todas las tardes las observo con enorme placer.

A las 4 nos detuvimos en la Bodega Sogamoso y, tras subir una carga de leña, continuamos nuestro camino a las 4:45. Cenamos a las 5 y a las 7 llegamos a una estación de leña llamada [Dorilla] donde nos vimos obligados a pasar la noche porque el río se había tornado muy peligroso para navegar en la oscuridad. En la penumbra, justo antes de que cayera la noche, vimos un árbol que a todas luces era la pajarera de toda suerte de loros y papagayos, ya que estaba literalmente atestado de cientos de las más hermosas aves que uno pueda imaginar acomodándose para dormir. La presencia de la embarcación debió alarmarlas porque, armando tremenda alharaca, remontaron el vuelo y formaron una espesa nube en el cielo. Sin embargo, pronto se posaron de nuevo en sus ramas y pudimos contemplarlas al pasar. A las 9 me tomé mi café y a las 10 me recogí.

Llovió recio durante la noche pero escuché poco el ruido del agua al caer. Soltamos amarras al clarear el día (viernes 23), a las 9 tomé un café y luego salí a cubierta. La mañana estaba nublada y deliciosamente fresca. A estas alturas, las en verdad tupidas selvas suramericanas de las que tanto he leído estaban a lado y lado y se hacían más y más espesas con cada minuto que pasaba. Palmeras hermosas de toda índole regadas por todo lado, apenas visibles tras el denso follaje de numerosos árboles de diferentes especies que se alzaban sobre un suelo a su vez cubierto de una apretada proliferación de hermosos arbustos y plantas tropicales, algunas de ellas en plena flor.

Nos manteníamos tan cerca de cualquiera de las dos orillas como nos fuera posible, ora en una, ora en la otra, porque el canal se hacía más y más intrincado. Había por todos lados extensos bancos de arena sobre los que descansaban caimanes, obligándonos a serpentear lentamente por entre ellos para continuar nuestro camino, muchas veces sin más remedio que avanzar a media marcha. Desayunamos a las 11 y a las 4:15 nos detuvimos una media hora en el pequeño puesto leñero de [Mausango].

El calor durante el día fue intenso y de allí que mi rostro y manos adquirieran un color rojo encendido. A las 5 cenamos y a las 7 llegamos a Puerto Berrío tras sortear un peligrosísimo pasaje. El río había cambiado de curso desde la última vez que la tripulación había pasado por ese punto y se había formado un canal completamente nuevo. Tuvimos que sondear las aguas durante todo el trayecto y en algunos lugares nos topamos con que la sonda registraba apenas tres pies de agua. Me fascina verlos sondear: en primer lugar, suena una campana en el cuarto de máquinas y acto seguido ponen los motores a media marcha; entonces el capitán sube a la cubierta superior y allí hace repicar una única vez una campana enorme que resuena por toda la embarcación. Inmediatamente, dos hombres corren a proa, uno a cada lado y, haciéndose a dos largas varas de bambú demarcadas en pies, proceden a sondear el río con ellas, luego le gritan al capitán el número de pies que indican las varas de guadua y a su vez éste les repite la cifra a los pilotos.

A medida que las aguas se hacen más y más pandas, disminuyen la velocidad hasta que apenas se puede decir que la embarcación avanza. Como era de noche, no desembarqué en Puerto Berrío; además me enteré de que se trata de un lugar muy insalubre. De hecho, en tanto nos preparábamos para atracar alcancé a ver en la orilla un grupo de gente y luego supe que rodeaban el cuerpo de un hombre que había muerto en la tarde de fiebres. Allí la gente no les tiene mucho respeto a los muertos y simplemente los entierra del mejor modo que puede.

Más o menos a las 8:30 me acerqué al piano y toqué el instrumento hasta las 9:30. Todas las viejas piezas que solía tocar aquí me suenan hermosísimas y me permiten soñar que estoy de vuelta en casa. A veces, incluso, cuando toco al piano, casi alcanzo a ver a mis viejos amigos bailando, como solía hacer con tanta frecuencia. A la pequeña damita francesa y a su criada les gusta mucho la música y, cuando toco, suelen ponerse a bailar las dos. Me divierte muchísimo verlas. Me tomé el café a las 10 y me fui a dormir a eso de las once.

El amanecer del sábado 24 me pilló despierto a las 5, al tiempo que el barco abandonaba Puerto Berrío. Eché una mirada afuera y vi una espesa niebla que a duras penas nos permitía ver más allá de cuatro metros al frente, lo que nos obligó a orillar y amarrar la embarcación a un árbol. Sin embargo, cuando serían ya más o menos las 6:30 se despejó y reiniciamos nuestra marcha. De súbito se hizo una mañana esplendorosa y encantadoramente fresca. El canal del río, sin embargo, ahora era muy peligroso, de manera que fue menester sondearlo con frecuencia. A las 9:30 nos detuvimos para abastecernos de leña y partimos a las 10:30, sólo para detenernos nuevamente a las 11 en otro puesto para completar nuestra provisión. Allí desayunamos y partimos a las 11:40.

A la 1:45 llegamos a un punto en donde el río había cambiado completamente de curso desde la última vez que habían pasado por allí río abajo, dos semanas antes. Una enorme extensión de tierra, con casas y todo, había sido arrasada por las aguas del río y todavía se alcanzaban a ver las ruinas al fondo de la ribera. El canal corría ahora justamente por lo que antes era tierra firme... y ni qué hablar de lo estrecho que estaba. A las 2 nos detuvimos un corto tiempo para desembarcar unos pasajeros y luego continuamos a buen ritmo y sin interrupciones durante toda la tarde hasta las 7:40, cuando arribamos a una pequeña estación maderera donde atracamos para pasar la noche.

Al día siguiente nos cruzamos con el *Clara*, otro de los vapores de la compañía, que bajaba, e intercambiamos las señales de rigor. Más o menos a las 5 de la tarde avistamos la cordillera de los Andes a la distancia, lo que significaba que ya no estábamos sino a unas 14 leguas de La Dorada, puerto que, por tanto, alcanzaríamos al día siguiente por la tarde. Esa noche me divertí de lo lindo de nuevo con el piano y me acosté a las 9:30. El domingo 25, a las 5 en punto de la mañana, soltamos amarras y salí a tomarme mi café a las 6. Hacía una mañana linda, sin nada de

niebla. Nos detuvimos por leña a las 8:15 y, cuando ya nos subíamos a bordo, uno de los hombres se topó con una culebra entre la pila de leña, una víbora harto venenosa. No medía más de dos pies de largo pero era mortalmente peligrosa, la conocían como la serpiente mapinán (*sic*)⁵. Pronto la tenían clavada a la punta afilada de un palo y pude entonces observarla con detenimiento. Todo el país está lleno de serpientes y por tanto la gente debe andarse con mucho cuidado. Incluso en Calamar, olvidaba contarlo, matamos una culebra coral, muy hermosa por cierto, pero también mortalmente venenosa.

En fin, zarpamos a las 9 y a las 11 nos detuvimos de nuevo por leña en otra estación para completar la provisión y nos pusimos de nuevo en marcha al mediodía. Estaba reclinado en una perezosa en cubierta, medio dormido, más o menos a las 2 de la tarde, cuando escuché una gran conmoción y alboroto entre la tripulación e inmediatamente le redujeron la potencia al motor hasta casi detenerlo del todo. Corrí a un costado y pronto comprendí la causa del alboroto: una de las orillas del río se levantaba de las aguas, vertical, como un muro, hasta una altura considerable, con apenas una o dos cornisas aquí y allá; la pared la constituía un montón de tierra suelta, deleznable, desmoronándose. Un venado, hermoso y grande, había caído allí y apenas se sostenía, atrapado sobre una pequeña saliente en la pared de barro. Los hombres, en medio de gran excitación y alboroto, saltaron al agua y nadaron con todas sus fuerzas en busca de la orilla. Yo saqué mi escopeta y me apresté a disparar en el caso de que el animal intentara huir. Y bien pronto tuve que usarla, ya que, el animal, presa del pánico, buscó trepar a la cima a como diera lugar y a los hombres todavía les faltaba más de la mitad de camino para alcanzar la orilla. El ciervo ya casi estaba a punto de escapar con éxito cuando arremetí contra la alimaña, hiriéndola en los cuartos traseros y obligándola a caer a la cornisa de donde había salido. A pesar de que el tiro había sido bastante acertado, aun así el animal continuó haciendo esfuerzos desesperados por huir. Disparé de nuevo y de nuevo lo herí, esta vez derribándolo al agua. Fue entonces cuando comprendí, con enorme pesar, que se trataba de una hembra con su pequeña cría. Pero ya era demasiado tarde para pesares y tristezas, porque los hombres la habían alcanzado y, tras breve pero feroz lucha, lograron subir a madre y cría a bordo una vez el vapor se acercó a la orilla para recogerlos. Los hombres llevaron el par de animales aún vivos a la bodega pero las criaturas no sobrevivieron mucho tiempo: ambas murieron en la tarde, supongo que de miedo y agotamiento.

A las 2:35 avistamos La Dorada, el destino de nuestro viaje, y a las 3:20 estábamos a su lado. Es un lugar muy pequeño: a duras penas se puede considerar un pueblo. Consta de dos o tres bodegas o depósitos, la estación de tren y veinte o

⁵ Es probable que aluda a la mapaná.

treinta miserables chocitas con techo de paja. Al otro lado del río, que es más bien angosto aquí, se alza una larga cadena de imponentes y altas montañas a sólo media milla de distancia. Y éstas son apenas los ramales y estribaciones de las altas cordilleras de los Andes. Sólo había otro vapor atracado en el puerto, llamado *Antioquia* y que pertenecía a otra compañía. El río, como ya dije, es muy angosto en este trecho y más o menos unas veinte millas más arriba, a la altura de Honda, cunden unos rápidos que los barcos no pueden sortear.

Cenamos a las 5:30 y a las 8 bajé a ver cómo empezaban a desollar a los venados. La piel del pequeño era en extremo suave y se la compré por un peso al hombre que lo desolló. A las 8:30 tomamos café y más o menos a las 9 me recogí. A la mañana siguiente, lunes 26, me levanté a las 6, tomé el café a las 7 y desembarqué a las 7:40 para tomar el tren hasta Honda, que está a 22 millas de distancia. Fue un viaje bellissimo. La línea del ferrocarril corre a lo largo de espesa selva; tupidos matorrales y árboles no muy altos, en efecto, alcanzan a rozar las ventanas de los vagones del tren al pasar; más allá se atisban enormes praderas a campo abierto, cubiertas de pasto y ribeteadas en la distancia por más bosque espeso.

Lo primero que hice al llegar a Honda, a las 9:45, fue dirigirme a donde el representante local de la compañía naviera fluvial, para quien tenía una carta de parte del señor [Yearon]. No tenía la menor idea de dónde buscarlo, pero quiso la suerte que, tan pronto entré en el pueblo, me llamara la atención una bandera que ondeaba al viento frente a un edificación y, al acercarme, llevado por la curiosidad, descubrí que se trataba de la agencia. El representante principal, el señor [Rippes], a quien iba dirigida la carta, no estaba en el pueblo, de manera que se la entregué al señor Gillis, quien estaba en representación suya y quien a su vez era el vicecónsul británico allí. Solicitó ver mi pasaporte y se lo presenté. Me prometió hacer lo que mejor pudiera por mí y me dijo que hablaría personalmente con los señores [Knowles] y Emerson, ingeniero y director, respectivamente, del ferrocarril, y que luego me enviaría un mensaje por escrito si había alguna posibilidad. Finalmente me despedí de él, salí a dar una vuelta por el lugar y me dirigí al hotel Americano a desayunar.

Procedo ahora a hacer una descripción del pueblo. Tal y como me pareció, Honda es quizá el lugar más horrible, desdichado, sucio y deprimente por el que yo jamás haya pasado. Las calles, si es que se les puede dar ese nombre, son sumamente estrechas y endemoniadamente retorcidas. Se diría que andar por ellas se parece más a desandar las sendas de un laberinto que a caminar por las calles de una ciudad. ¡Todas están empedradas! Por esto quiero decir, sin embargo, cubiertas de bastas piedras de río de todos los tamaños y formas, simplemente arrojadas ahí sin el menor concierto y finalmente empotradas en su sitio gracias al pasar del tráfico. La aceras, de dos pies y seis pulgadas a tres pies de ancho, son más o menos pasables, valga decir. Las casas son de ladrillo y se parecen algo a las de Cartagena, a menor escala.

El viaje desde Honda a Bogotá, que sólo está a unas 90 millas distancia, se continúa en mula, caballo o vaca, propósito para el cual cientos de estos animales están siempre allí a disposición. A las vacas, bonitos animales que son, por lo general las utilizan para llevar mercancías y carga pesada. Una remesa grande de mercancías acababa de llegar casi al tiempo que yo y ya estaba toda cargada sobre los lomos de las vacas, de las cuales había unas 60 ó 70. Nobles animales, como ya dije, y muy mansos, ya que apenas dos o tres hombres los cuidaban a pesar de que ocupaban toda la calle, de lado a lado, quedando sólo las pequeñas y estrechas aceras para que yo pudiera caminar y, aun así, algunas veces tuve que agarrarlas de sus largos cuernos para hacerlas a un lado y poder pasar.

Honda está ubicada justo en la desembocadura de otro río grande sobre el Magdalena. Tiene cuatro hermosos puentes de estilos distintos, tres de ellos de hierro y uno (el del ferrocarril) de madera. El puente del ferrocarril y dos de los de hierro cruzan el afluente mientras que el cuarto, un enorme puente colgante de hierro, cruza el Magdalena. La pobre gente del lugar parece la más abandonada de la mano de Dios que uno pueda imaginar. No creo haber visto siquiera veinte personas de las que se pudiera decir que llevaban el rostro alegre. Todos parecen tristes y enfermos y como si no guardaran ya la menor esperanza de gozar en esta vida. Las mujeres, jóvenes y ancianas, deambulan por ahí con sus mustios y ralos cabellos sueltos, cubiertos los hombros con unas negras mantillas. Los hombres llevan todos unos altos y blancos sombreros de jipijapa, y no se me ocurre que puedan existir seres más desventurados. Era día de mercado, de manera que, cuando me acerqué a la plaza central (que hace también las veces de plaza de mercado), allí pude ver diríase que a casi todos sus habitantes y por tanto tuve una espléndida oportunidad de examinarlos en todas sus pequeñas peculiaridades, etc., etc. El capitán Simmonds amablemente me había sugerido regresar a la embarcación en el último tren, de manera que me ahorrara los gastos de hotel. A la una en punto volví donde el señor Gillis, quien esta vez me informó que no veía mucha esperanza. Le dije que pensaba hacer el viaje de vuelta en el mismo barco pero que entretanto me alojaría a bordo y él prometió que, de surgir algo, de inmediato me lo haría saber. Me despedí de él y tomé el tren de las tres camino al barco, al cual llegué a las 4:45. Cené a las 5:30 y me acosté a las 9. Un grupo como de unos diez colombianos durmió a bordo. Habían bajado hasta allí para tomar otro vapor que, sin embargo, aún no había llegado, de manera que le pidieron al capitán que si les podía dar unas camas a bordo, ya que no tenían dónde más ir, cosa que el capitán hizo.

A la mañana siguiente, martes 27, me levanté a eso de las 5 y, acompañado de un muchacho que conseguí en tierra, salimos con mi escopeta. Nos adentramos en la selva e hice un par de disparos, sin éxito. En realidad no tenía ánimo de cazar y por supuesto no di en ningún blanco, de manera que para las 7 a.m. ya estaba de nuevo en la embarcación, en donde a las 9 me tomé el café de rigor. En seguida me

dispuse a limpiar la escopeta y luego me senté al piano. El *Barranquilla*, el vapor que el grupo de colombianos había venido a esperar, apareció como a las 11:15 y a las 11:30 desayunamos. El resto del día me pareció espantosamente largo. Preparé unos cartuchos llenándolos de pólvora y luego me tomé las cosas con calma en cubierta, donde, entre siestas, hice algunos disparos hasta las 5:30, cuando cenamos. Después de comer me senté un rato en el piano y luego me entretuve en hacer nada hasta las 8:30, cuando resolví recogerme.

El miércoles 28 amaneció haciendo un frío espantoso. Me desperté a las 5:30 y no entendía qué era lo que estaba pasando. A eso de las 6:30 ya no pude soportarlo más, de manera que me levanté y, cuando miré afuera, me encontré con una espesa niebla que se había aposentado sobre nosotros, tan densa que yo no alcanzaba a ver siquiera los otros barcos. Salí y me tomé un café bien caliente que me sentó muy bien. Poco a poco la niebla se fue disipando hasta que a las 7:30 ya había desaparecido del todo. El *Antioquia*, el barco que estaba allí cuando nosotros llegamos, zarpó. A las 9:15 salí con mi escopeta y le di a un pájaro bastante grande, llamado pájaro carpintero. Hacen un ruido tremendo cuando golpean con sus picos los troncos huecos de los árboles; tanto es el ruido, que primero pensé que se trataba de algún animal grande. El muchacho que me acompañaba les tenía terror a los tigrillos y me dijo que abundaban en la región, de manera que por eso mismo se negaba a adentrarse en el monte. Y quizá mucho mejor, ya que, a pesar de lo mucho que me habría gustado cazar uno, jamás hubiera podido matarlo con la munición que tenía y, en cuanto a mi revólver, que siempre cargaba conmigo en caso de necesidad, habría sido menester dispararle desde tan cerca que la cosa dejaba de ser placentera.

Volví al vapor a las 10:30 y después del desayuno me hice a un libro del capitán y leí hasta las 5. A las 5:30 cenamos en compañía de tres pasajeros que habían llegado, uno de ellos era un cura viejo y otro un médico de Bogotá. Después de comer les tomé una foto a todos y luego me dispuse a matar el tiempo lo mejor que pude hasta las 10, cuando resolví acostarme. La mañana siguiente, jueves 29, como a las 5 de la mañana, me volvió a despertar el pito de la sirena, señalando que se iniciaba el viaje de regreso. No había sabido nada del señor Gillis a pesar de que la tarde del día anterior él había enviado a un hombre para despachar el barco. Tomé café a las 6 con el cura y el doctor, pero, como ellos no hablaban inglés, intenté comunicarme en el mejor español del que pude hacer acopio.

A poco de salir atravesamos un banco de niebla espesa pero no lo suficiente para detenernos. Navegando río abajo era posible hacerlo a casi 15 millas por hora y por eso mismo los bancos de arena a lado y lado parecían quedar atrás en un instante. Más o menos a las 10 pasamos junto a los restos de un vapor que había naufragado tres años atrás al chocar contra un tronco oculto y luego hundirse. Su maquinaria estaba intacta y el timón sobresalía bien por encima del agua.

De regreso tuvimos que tomar el mismo canal que habíamos tomado al subir, canal que, dicho sea de paso, es cosa seria. A eso de la una dimos con el *Antioquia*, el vapor que había salido el día anterior por la mañana, encallado en un banco de arena. Al parecer se había quedado sin leña por la tarde y, con el propósito de conseguir un poco de algún barco que pasara, el capitán lo encalló de intento y ahora hacía señas pidiendo ayuda. Como aún no sabíamos de qué se trataba, nos acercamos para prestarle auxilio. Fue entonces cuando el capitán del *Antioquia* nos dijo que necesitaba leña y comprendimos toda su estratagema. El capitán Simmonds no ahorró palabrotas para increparlo, pero igual le dio un poco de leña y lo remolcó para ayudarlo a desencallar. No habíamos avanzado más de media milla cuando el *Antioquia* encalló de nuevo, de manera que volvimos en su rescate pero el vapor pudo desatascarse antes de que lo alcanzáramos. El *Antioquia* tenía un calado de cuatro pies y apenas estábamos a una profundidad de unos dos pies y medio. Tomé una foto del *Antioquia* desencallando.

A las 2 de la tarde llegamos sanos y salvos a Puerto Berrío, recogimos tres o cuatro pasajeros y dejamos algo de carga. El *Helena*, que subía, y el *Antioquia*, que bajaba, atracaron mientras nosotros estábamos allí y a las 3:20 zarpamos. El canal había cambiado de curso una vez más desde cuando subimos, de manera que tomamos por uno completamente nuevo, avanzando muy lentamente. La navegación por este río es sumamente peligrosa. Ni siquiera el mejor y más veterano de los pilotos puede jactarse de conocer un canal, porque éstos cambian permanentemente, obligando al piloto a guiarse exclusivamente por la apariencia de las aguas y su conocimiento de las veleidades de las corrientes. La tarde se cerró con un ocaso glorioso, aunque parecía estar lloviendo más adelante. A las 6:30 cayó una llovizna ligera y a las 7 amarramos frente a un pequeño puesto de leña para pasar allí la noche. A las 7:30 me dirigí al piano, a las 9 me tomé mi café y a las 10 me recogí. Había otros dos barcos amarrados no muy lejos y alcanzábamos a ver sus luces con nitidez.

El viernes 30 me despertó de nuevo un estruendo de pitos de sirena, pito tras pito, uno tras otro, y no imaginaba qué podía estar pasando. Salí a toda prisa y vi que nos cruzábamos con los dos barcos que anoche habíamos atisbado a lo lejos y que simplemente se saludaban. A las 7:30 tuvimos al frente las montañas de Ocaña, y qué hermosas se veían envueltas a la distancia en la suave bruma de la mañana, cubiertas con parches condensados de niebla aquí y allá. A las 9:45 atracamos en la Bodega Sogamoso y, tras hacernos a una carga de leña, zarpamos a las 11 al tiempo que desayunamos. A las 12:10 nos cruzamos con el *Cauca*, que subía, y a las 2 llegamos a un lugar llamado [Osario]. Aquí estábamos a bordo una buena cantidad de carga y dos pasajeros y zarpamos a las 4:40. Si lográbamos alcanzar la Bodega del Sur, a una distancia aproximada de doce leguas y media, antes de que cayera la noche, nos sería posible navegar toda la noche, ya que el canal de ese

punto para abajo es muy bueno; así las cosas, nos pusimos a todo vapor y, navegando a un promedio de casi 18 millas por hora, llegamos a nuestro destino a las 7:20; estábamos en un trecho excelente de río y nos sería posible navegar toda la noche.

Partimos de la Bodega del Sur a las 7:50 y a las 8:15 nos detuvimos cinco minutos para recoger unos seis pasajeros en la Bodega Celestial. A las 9 arribamos al puesto de leña Las Pilas, tomamos café y, tras hacernos a una buena provisión de leña, partimos a las 11, hora en la que me acosté. Supe que nos habíamos detenido en uno o dos pequeños lugares durante la noche pero yo ni me enteré. A la mañana siguiente, sábado 1 de julio, salí a cubierta a las 6:30, me tomé un café y a las 7 llegamos al Banco.

Recogimos varios pasajeros más, un poco de leña y zarpamos a las 7:30. Más o menos a las 7:30 nos cruzamos con el *Zea* y muy poco después con el *General Paiz (sic)*⁶, ambos en dirección contraria, río arriba. Tomé fotos de los dos. A las 11 pasamos frente al pequeño villorrio de [Pinos] y, aunque no atracamos allí, sí nos acercamos muchísimo para arrojar a tierra una carta. A las 11:15 alcanzamos la desembocadura del río Cauca, un afluente del Magdalena. Las aguas del Cauca arrastran todos los jacintos acuáticos que uno pueda imaginar, razón por la cual de este punto en adelante el Magdalena está atestado de lotes de esta planta. A las 12:30 nos detuvimos por leña, arrancamos a la 1:15 y a las 2:45 atracamos en Magangué. Como la estadía allí iba a ser más bien larga, bajé a tierra y conseguí un poco más del dulce de guayaba. Estibamos a bordo una muy buena cantidad de carga, principalmente de caucho, se subió otro par de pasajeros y zarpamos a las 4:50.

Ahora el número de pasajeros era considerable y la mesa del comedor a la hora de la cena estaba llena. A las 7:30 nos detuvimos por más leña, partimos a las 8:20 y a las 9:20 llegamos a San Brano (*sic*)⁷ donde recogimos algo más de carga y partimos a las 10. Como era de esperar que llegáramos a Calamar a las dos o tres de la madrugada, comencé a empacar mis cosas y me recogí a eso de las 11.

El domingo 2 de julio me desperté a las 5:20 para descubrir que ya estábamos en Calamar, a donde habíamos llegado a las 3:20. Tomé café a las 6 y desembarqué con Larchin a las 7:30. Larchin me llevó a conocer todos los otros barcos que estaban allí atracados y más o menos a las 11 volví al *Carolina* para desayunar. Poco antes del desayuno un hombre cayó fuera de borda y casi se ahoga. El médico que se encontraba a bordo lo atendió y logró volverlo en sí. La noche anterior había habido una riña espantosa en Calamar y, como resultado de ésta, había un hombre muerto de un tiro. Su cuerpo fue enviado a Cartagena en el mismo tren en el que yo viajaba, tren que partió a eso de las 2. Tan pronto llegué a Cartagena,

⁶ Debe ser Páez.

⁷ Zambrano.

a las 6, me dirigí en el acto a donde los [Yearon] tras dos encantadoras semanas navegando seiscientas millas Magdalena arriba en un vapor fluvial.

ATANDO CABOS Y PERSONAJES

EL CAPITÁN SIMMONDS

Simmonds se ajusta al verdadero tipo de un capitán. De cuerpo casi cuadrado, o más bien con figura de huevo, rostro colorado, redondo y jovial, cabellos claros y un bigotico corto también rubio, pareciera la viva imagen del hombre feliz y satisfecho; sin embargo tiene un genio terrible y se prende tan fácil como un fósforo. Si alguien lo provoca, es tal la ira que lo embarga que uno llega a pensar que matará en el acto al pobre individuo que despertó su furia. Su fluidez y soltura de palabra es francamente maravillosa, y con ello quiero decir palabra del género expletivo y enfático, ya que a duras penas le es posible abrir la boca y no soltar las más gruesas palabrotas. Cualquier cosa que le gustara era inmediatamente calificada de “p...mente buena”; de lo contrario, no le hacían falta las palabras para expresarlo. Su carácter es en realidad de naturaleza obstinado, y expresa sus opiniones como si no pudiera equivocarse, de manera que a uno no le queda más remedio que estar de acuerdo con él. Tiene buen corazón, sin embargo, y está siempre dispuesto a hacer casi lo que sea para ayudar a un hombre en aprietos. Nunca olvida el menor gesto de amabilidad para con él pero ¡ay de quien alguna vez le haya hecho algún agravio! En este último caso, jamás perdona y permanece a la espera de la primera oportunidad para sacarse el clavo. Es un tanto engreído y dado a alardear. Exagera hasta tal punto, que con frecuencia termina por decir cosas que simplemente no son verdad. En fin, no es un hombre bien educado ni mucho menos un *gentleman* pero sí un buen camarada, rudo y alegre, y para nada malo cuando uno llega a conocerlo. Yo me llevé divinamente bien con él y llegamos a hacernos muy buenos amigos. Su mujer es jamaicana y parece ser una mujer muy entrada en razón, aunque no es bonita y definitivamente tampoco ninguna *lady*. Tienen una hijita, una preciosa gota de cabellos rubios, de más o menos dos años de edad, que infortunadamente ha heredado el genio de su papá y por lo tanto es huraña y poco sociable.

EL SEÑOR COX, EL SOBRECARGO

Alto, mide casi dos metros, flaco, de aspecto casi cadavérico, la cabeza larga y angosta, lleva un bigote negro y su porte en general pareciera decir que se

resigna con rapidez a lo inevitable, no importa qué sea. Tiene un tono de voz áspero y es medio cínico, de manera que, para comenzar, no me hizo muy buenas migas. Parece poco contento y cansado de la vida. Con todo, no es un mal tipo en términos generales una vez uno llega a conocerlo, aunque esto toma una buena cantidad de tiempo porque es un hombre retraído y reservado que poco habla, a menos que se le dirijan. Debe tener unos cuarenta años, y parece obvio que la suya no ha sido una vida fácil y que ésta lo ha amargado.

TRIPULACIÓN Y MARINEROS

¡Sucios, asquerosos y desdichados seres, más parecen animales que hombres! Su único propósito parece ser el de sacar el mayor provecho siempre que les sea posible y sus hábitos y costumbres son malsanos y mugrientos. A las horas de comer se les entrega un enorme cuenco lleno de algún espantoso revuelto alrededor del cual se amontonan. Desprovistos de cubiertos, utilizan las manos para agarrar grandes trozos de carne, pedazos de plátano y manotadas de arroz, etc., que luego atacan a dentellada limpia como salvajes, arrojando de vuelta al cuenco cualquier cosa que no encuentran de su gusto. En seguida circulan tres o cuatro calabazas secas llenas de café y todos toman de la misma. Son increíblemente infantiles e ingenuos y cualquier pequeñez los divierte a mares. Antes de resolver hacerle cualquier cosa a nadie quieren saber cuánto recibirán por ello.

LOS LUGAREÑOS

Los lugareños del interior del país son muy distintos a los que habitan en la costa, tanto en su manera de vestir como en sus modales y en su carácter. Todas las mujeres llevan una negra mantilla y todas, jóvenes y ancianas, llevan el cabello suelto, que les cae hasta los hombros. Resulta gracioso ver viejas chuchumecas con sus canosas mechas ampliamente desplegadas. Les encanta fumar y se ven con frecuencia en medio de las calles con su cigarro en la boca. Los hombres raras veces se ponen abrigos; a cambio, llevan sobre sus camisas una especie de sobre todo que consiste en una pieza cuadrada de paño muy grueso con una ranura en la mitad por en medio de la cual introducen la cabeza y, así, el paño cuelga suelto sobre sus hombros. Todos llevan siempre un blanco sombrero de jipijapa con cimera alta y, como ya dije, es difícil encontrar seres humanos de aspecto tan sucio y desventurado. Sobre sus modales y carácter no fue mucho lo que pude ver, pero en general escuché decir que los habitantes del interior son mucho más honestos que los de la costa y que se puede confiar más en su palabra. En general me parecieron

gente en extremo simple y que con muy poco se entretiene. Los lugareños de la costa parecen haber incorporado en sí todas las malas cualidades de otras razas y son unos grandes bribones.

LA COMIDA

Entro ahora a tratar un pequeño pero importantísimo asunto: la comida. No la encontré tan mala como esperaba, a pesar de que sí tiene un estilo muy peculiar, muy suyo. El ajo y la grasa son sus aderezos favoritos para todo plato. Tanto el desayuno como la cena consisten en un único plato, pero como de cinco o seis cosas, ya que difícilmente podrían llamarse entrada, plato principal, etc.

En primerísimo lugar está una sopa que recibe el nombre de San Coché (*sic*)⁸ y curiosa sopa que en efecto es. En principio, no es más que agua como con media libra de mantequilla, otro poco de manteca de cerdo, ñame, plátano verde, carne de res, cebolla, cebolleta, repollo, hígado, ajo, nabo y sabe Dios qué más cosas echadas allí a hervir. Ahora, siempre y cuando la cocinen con aseo y limpieza, no está para nada mal; sin embargo, algunas veces, y como para variar, resuelven agregar las sobras y el mugre de todas las ollas en una sola, supongo que para darle color, ya que, cuando así proceden, el mejunje adquiere un tintecillo púrpura para nada tentador. Tras la sopa viene un *beefsteak* a la colombiana que, en ocasiones, resulta difícil encontrar, el *steak*, quiero decir, ya que es preciso excavarlo de debajo de un manto de cebolla, cebolleta, tomate, etc., hasta dar con él nadando en un pequeño lago de grasa amarillenta. La carne la acompañan con papas (también preciosamente ocultas y camufladas) de un color amarillo subido. Luego circulan una enorme bandeja con arroz, algunas veces hervido en aceite de coco y otras teñido con un colorante de un amarillo suave. No más empieza uno a atacar el plato cuando ya caen con otra bandeja, y cuál no será la sorpresa al descubrir que es carne otra vez, sólo que preparada de manera diferente. Se espera, claro, que uno le haga el honor al nuevo golpe, que además viene también acompañado de ñame o macarrones. Abre uno, pues, un poco de espacio en el plato y se sirve confiando en Dios que ahora sí se nos permita comer en santa paz... pero en vano, ya que cinco minutos después llegan con una tercera bandeja. De nuevo, ésta también por lo general es de carne, pero algunas veces de pollo o cecina.

Para entonces ya no sabe uno en verdad cómo proceder. Si se tiene mucha hambre, uno siempre cree que fácilmente podrá comer algo más, pero el problema es, literalmente, dónde ponerlo, ya que se espera que en un único plato quepa todo.

⁸ Sancocho, por supuesto; pero buen nombre para un nuevo patrono del puchero en el santoral.

Sea lo que sea, no hay tiempo que perder, de manera que tan pronto uno empieza a engullir comida se va abriendo un poco de espacio. En fin, una vez ha terminado lo anterior, por fin te dejan comer en paz.

Con todo, pronto se acostumbra uno a esto y aprende a limpiar el primer plato tan pronto como sea posible para abrirles espacio a los siguientes. Una vez la parte sustancial se ha puesto a buen recaudo, viene el postre, que suele ser ciruelas pasas o [piña] en conserva, cualquiera de los dos acompañado con un pedazo de queso.

Por último se sirve una taza de café negro, sin leche, acompañada de unas delgadas tajadas de plátano verde fritas y crujientes. Se levanta uno entonces de la mesa con una sensación de alivio de haber podido sobrellevar el asunto con éxito. El pan en tierra firme es inmundo pero en los barcos hacen uno estupendo. El plátano grande o verde es el alimento principal de los pobres.

LA FAUNA

Colombia es hábitat de miles de hermosas aves y extraños animales. Incluso cerca de ciudades como Cartagena abundan las palomas y con frecuencia se ven volando por ahí, pero a medida que uno se aleja de los centros urbanos más y más hermosas se tornan las aves. A lo largo del ferrocarril que conduce a Calamar se pueden ver algunos papagayos y ya a la altura de Calamar son bastante comunes, así como también todo tipo de palomas y muchísimos otros pájaros. Por todos lados se ven conejos e iguanas y no falta la ocasión en la que se encuentra uno con serpientes muy venenosas como la coral o la mapinán (*sic*). La serpiente coral no suele tener más de dos pies de largo y es muy bonita con sus anillos negros, rojos y amarillos. La mapinán es más o menos de la misma longitud pero de un único y opaco color metálico. La mordedura de ambas es mortal. Se ven también mucho en Colombia puercoespines y otros pequeños animales, en tanto que monos, venados y tigrillos sólo es posible encontrarlos apartados de las moradas humanas. Río arriba, la vida aviaria se hace cada vez más interesante a medida que se asciende. En la selva y monte tupidos habitan miles de los más hermosos papagayos y cacatúas que uno pueda imaginar y, al pasar los barcos, estas aves remontan el vuelo desde las ramas de los árboles en enormes bandadas haciendo alarde de sus espléndidos y vistosos plumajes que, en vuelo, lucen al máximo. Hermosas grullas y garzas grises y blancas vuelan rozando las aguas o flotan lentamente sobre ellas permitiendo que los barcos se les acerquen muchísimo. En fin, numerosas variedades de pájaros de soberbio plumaje y cuyos nombres no conozco revolotean por todos lados. Monte adentro, en la selva espesa, se ven aún otras especies y abundan unas palomas muy grandes. Los enormes bancos de arena, de los que hay muchos en

la cuenca alta del río, son el lugar preferido de gigantescos caimanes y de unas bellas tortugas que perezosamente se echan con un chapoteo al agua al tiempo que pasa la embarcación. Selva adentro abunda el tigrillo y se ven con frecuencia venados grandes y toda otra suerte de extrañas alimañas al tiempo que enjambres de monos retozan entre los árboles.

EL PAISAJE

Y llego, pues, ahora al asunto más alto y hermoso de todos: el paisaje. Me faltan palabras para describirlo en su grandeza, esplendor y diversidad, un panorama que pareciera no deja de cambiar. Intentaré en seguida dar una idea de lo que es dicho paisaje en lo que va de Cartagena a La Dorada y les dejaré a ustedes el esfuerzo de imaginar lo que sería verlo en la realidad. En Cartagena todo es plano y está cubierto de una maleza rala; se ven muy pocos árboles altos, excepto, claro, por la palma de coco que allí prospera. No más arranca el tren, sin embargo, pronto se percibe un sutil cambio cuando hacen su aparición los primeros árboles de buen tamaño, a lado y lado, pero aún bastante apartados los unos de los otros. De vez en cuando se ve un parche de monte espeso pero muy pequeño. A excepción de alguna colina aquí o allí, el entorno continúa así hasta llegar a Calamar, en donde la selva se hace más tupida y más grande.

Al dejar Calamar, navegando Magdalena arriba, las orillas a ambos lados las cubre un pasto grueso y alto espolvoreado de árboles de gran tamaño, y así sigue a lo largo de muchas millas, aunque, poco a poco, los árboles se van haciendo más frondosos y cada vez crecen más cerca unos de otros. Muy pronto empiezan a atisbarse a lado y lado colinas no muy altas pero sí boscosas que, sin embargo, más allá de constituir un masa sólida de un verde intenso, en realidad no son mucho más. Ahora, no por ello, en términos generales, deja de ser en realidad hermoso de contemplarlo todo: el río, como una serpiente plateada abriéndose camino, escoltado a lado y lado por ese verde intenso, es muy interesante, por cierto, pero no lo impresiona a uno con el sobrecogimiento y el esplendor con que lo harán las selvas y bosques que surgen más arriba.

Este mismo paisaje continúa así, sin mayores cambios de los que se pueda hablar, hasta llegar a [El] Banco, que dista unas trescientas millas de Calamar y a partir de donde, sin embargo, pronto nos percatamos de un gradual pero enorme cambio. Aparecen en la distancia las montañas de Ocaña al tiempo que la selva se va haciendo más y más tupida hasta convertirse en las imponentes e impenetrables selvas de Suramérica. Unos pequeños bancos de arena, que más arriba adquieren proporciones enormes, se ven también infestados de caimanes, alimaña que abunda a todo lo largo del río. Y ahora ¿cómo describir las majestuosas selvas? Árboles

bajo los cuales un hombre parece un punto insignificante, tan cerca unos de otros, tan apañuscados, que conforman un follaje mixto convertido en una sola masa de abigarrado verde, palmeras señoriales apenas visibles, ocultas como están tras la espesa fronda y cientos de distintos y hermosos arbustos y matorrales tropicales como sirviendo de apropiada alfombra...: en fin, algo que a duras penas se puede pretender describir con algún grado de precisión y que exige ser visto antes de que sea posible formarse una idea.

A medida que se asciende por el río, las montañas a lado y lado crecen en altura y belleza hasta un punto en el que literalmente se pierden entre las nubes. En un día despejado, los picos cubiertos de nieve de las montañas alcanzan a verse a lo lejos, aunque infortunadamente a mí no me fue posible verlos. Una vez los montes de Ocaña se pierden de vista, las cordilleras central y occidental (*sic*)⁹, dos ramales separados de los Andes, se vislumbran en la lejanía y su compañía continúa cada vez más cerca del río hasta llegar a La Dorada, que está ubicada prácticamente a los pies de ambas. Todo el curso del río, de principio a fin, está tachonado de islas e islotes, algunas de tamaño respetable. Los ocasos y las formaciones de nubes hacen también parte importante del paisaje y los cambios que ocurren a medida que el sol se oculta tras las montañas son de un belleza inigualable. El último tramo de la travesía, lo que va de Nare a La Dorada, unas cien millas, es tal vez el paisaje menos interesante del trecho, ya que resulta un tanto monótono y lóbrego. En esta parte del trayecto una de las márgenes del río es una pared muy alta, de tierra suelta, que está permanentemente cediendo y por lo tanto casi desprovista de vegetación al tiempo que el otro margen lo conforma un extenso y prolongado banco de arena que se ve desolado y desierto.

En La Dorada el paisaje es mucho más atrevido, furioso diríase, ásperas colinas rocosas que se levantan por todos lados. De La Dorada a Honda, unas 22 millas, el ferrocarril cruza por vastas praderas y bosque espeso al tiempo que en la distancia se vislumbran unas adustas colinas desnudas sobre las cuales se apilan unas rocas sobre otras en las configuraciones más fantásticas, algunas veces simulando casi verdaderas fortalezas de descomunal tamaño.

Me veo, pues, ahora en la necesidad de cerrar estos comentarios que he llamado mis “cabos sueltos” por la sencilla razón de que ya no hay más cabos que valga la pena atar. Fue muy entretenido observar las pequeñas particularidades de los distintos pasajeros y con seguridad hablaré sobre muchos de ellos, pero creo que no lo haré por escrito, ya que, a mi modo de ver, ninguno de ellos podría considerarse en verdad como puro “colombiano”.

⁹ Oriental.