

DESDE STETTIN A BOGOTÁ

Fue en septiembre/octubre de 1910 cuando el doctor Dohrn me preguntó una noche en el *Überseeischer Verein* (Asociación de ultramar), si aún deseaba irme a algún lugar en el extranjero. Yo asentí, por lo cual en esa misma velada me presentó el señor Fritz Adler, de Hamburgo, con quien debía conversar todos los detalles.

El señor Adler se presentó como apoderado de la empresa Ernst Pehlke, que tenía una oficina de compras en Hamburgo, pero su negocio central en Bogotá, la capital de la república sudamericana de Colombia. Me dijo que había recibido el encargo de contratar un empleado joven para el despacho de Hamburgo, que debía trabajar solo unos meses allí para conocer el negocio, pero por lo demás, hacerse cargo de un puesto en Bogotá. Por el período de actividad en Hamburgo se me ofreció un sueldo nada despreciable de 150 marcos mensuales. La remuneración en Colombia sería acordada más adelante. Solicité un breve tiempo de reflexión para poder informarme un poco sobre la empresa Ernst Pehlke. En la asociación había varios estimados socios que creían conocer bien al señor Pehlke y poder recomendarlo. Lo caracterizaron como un hombre sumamente capaz, con voluntad de hierro, que había logrado por su propio esfuerzo adquirir una fortuna considerable. Era una persona muy exigente consigo mismo y con los empleados, pero a estos últimos también les abonaba el merecido sueldo. Tenía un negocio próspero en Bogotá y además un latifundio con plantaciones de café y cacao y una importante cría de ganado. Otro empleado más joven, oriundo de Stettin, que trabajaba ya casi un año en Bogotá, escribía muy satisfecho desde allí. Todo sonaba bastante favorable, y después de haber hablado también con mi jefe, el señor Radczewski al respecto, decidí aceptar el puesto en Hamburgo a partir del 1 de enero de 1911. Por consejo del señor Adler, comencé enseguida a tomar clases de español.

Después de haber tomado la decisión de aceptar el nuevo puesto de trabajo, me vi ante la difícil tarea de contarle a mi madre, de la forma más prudente posible. Ella bien sabía que desde hacía tiempo abrigaba la idea, si se presentaba la oportunidad, de probar mi suerte en el extranjero. Pero a pesar de esto,

no estaba de acuerdo con los hechos consumados. Por supuesto, surgió enseguida la pregunta: ¿con qué podría contribuir en el futuro al mantenimiento del hogar? Le respondí: ¡Con todo de lo que pudiera prescindir de alguna manera! Por supuesto sería un poco menos, pero en compensación no consumiría ya nada. Ella se lamentó, que no funcionaría, y trajo a colación numerosas razones para fundamentar su opinión. ¡No fue una discusión agradable!

Me mantuve firme y finalmente le di, algo irritado, el consejo de pedirle a mis hermanos Franz y Fritz en el futuro un sacrificio financiero para el hogar en general, similar al que era solicitado como algo totalmente sobreentendido a mis dos hermanas y a mí. Al final, mi madre se conformó con lo inevitable, y el tiempo hasta mi partida a Hamburgo, en los primeros días de enero de 1911, transcurrió sin otro disgusto. Incluso hizo lo posible para preparar mi equipamiento en ropa, etc., tan abundante y duradero como fuera factible. Sin embargo, no era mucho lo que podía llevarme.

La separación de Tillack & Böhm, donde había trabajado más de seis años, la lamenté mucho, a pesar de ser consciente de que no hubiera logrado allí un futuro promisorio. De hecho, el comercio de cereales fue cerrado pocos años después. Con mi jefe Radzewski mantuve contacto epistolar por mucho tiempo y lo visité varias veces en los años posteriores.

También me resultó difícil la despedida de las dos asociaciones a las que había pertenecido. No solo tenía que agradecerles por las horas agradables y estimulantes, sino además, por las muchas cosas que me favorecieron durante toda mi vida. De los amigos de mi edad en ambas asociaciones solo volví a ver muy pocos en los años siguientes: la mayoría fue víctima de la guerra de 1914-1918.

A pesar de mi deseo de alejarme de las en extremo estrechas condiciones de vida en Stettin, sentía lástima de tener que dejar la ciudad. Le tenía que agradecer una buena formación escolar y profesional y la conocía tan a fondo como en mi opinión había sido posible. El hecho de que en los trece años de mi vida en ella hubiera sufrido bastante por la pobreza, no lo tomé mal después. Consideraba esas experiencias como un buen aprendizaje para la vida, y me decía que difícilmente me podía ir peor alguna vez, de lo que me había ido antes.

A pesar de las escasas perspectivas positivas, no dejaba de estar satisfecho con mi vida en los últimos años. A la par de los incentivos que me ofrecieron las dos asociaciones, también me pude permitir algunos otros esparcimientos. En el invierno iba con frecuencia al teatro municipal de Stettin, muy bueno en aquel entonces, en el cual la ubicación más económica solo costaba desde 50 pfennigs (céntimos) hasta un marco. Por ese precio había visto —aunque la mayoría de las veces de forma incómoda—

muchas óperas, dramas, etc., la mayoría piezas clásicas. Los domingos y las noches de verano estaba mucho al aire libre. En múltiples caminatas, paseos en bote o en bicicleta, había explorado detenidamente los alrededores hasta una distancia de 35 kilómetros. En la temporada invernal me gustaba el patinaje sobre hielo, la mayoría de las veces en el lago Westend, muy cercano a nuestra casa. Amaba el paisaje pomerano con sus grandes bosques de abetos y hayedos, extensos campos y muchos ríos y lagos. Ocasionalmente me permitía un viaje económico en barco de vapor al mar Báltico, una vez hasta las rocas cretáceas de la isla Rügen. Varias veces estuve también en Berlín, a donde había, algunas veces, ofertas de viaje muy económicas el domingo.

En Hamburgo busqué primero, con la ayuda de Adler, una habitación amoblada, que encontré al poco tiempo cerca de la oficina. Esta se encontraba en uno de los edificios de oficinas nuevos en Wallhof, frente a la estación central de ferrocarril. A continuación comencé mi nuevo trabajo lleno de expectativas. Sin confesarlo abiertamente, me sentía decepcionado. La oficina era pequeña. Consistía de dos habitaciones bastante pequeñas, una de ellas estaba sobre todo destinada al embalaje. Aparte de Adler solo había una joven secretaria, y yo. Mi trabajo principal consistía en empacar mercadería en paquetes de correo. Adler se dio pronto cuenta de mi decepción y trató de consolarme con el argumento de que Hamburgo era solo una oficina de compras. El negocio en Bogotá era en apariencia mucho más interesante y diversificado. Siempre hizo hincapié en las grandes posibilidades de desarrollo que tenía el comercio, que solo, por así decirlo, esperaba la mano de obra para florecer. Aún hoy estoy seguro de que él estaba convencido de lo que me decía. Nunca había estado en Colombia, pero esperaba poder hacer pronto un viaje hasta allí. Yo lo consideraba una persona honesta y sincera y me esforzaba por ganar interés en mi trabajo, tanto como me fuera posible. Ante todo, quise familiarizarme con la mercadería que era enviada a Colombia. En cuanto a volumen, consistía principalmente de joyas más bien baratas y artículos de regalo de todo tipo. El negocio más rentable fue, sin embargo, la exportación de productos ópticos, como anteojos y binoculares, microscopios, etc. Además, había escopetas de caza y pistolas en pequeñas cantidades. De Colombia se importaba café, casi siempre producido en la propia plantación. Adler era un hombre trabajador, modesto, con el cual uno se podía llevar bien. Una vez estuve en su casa. Estaba recién casado. El primer hijo tenía pocos meses. No parecía tener ingresos abundantes, pero había depositado mucha confianza en el futuro de la empresa.

Contaba con mucho más tiempo libre del que había tenido alguna vez en Stettin. El horario comercial era bastante más corto. Utilicé mi tiempo libre para ver la ciudad en detalle, la cual me gustó. De los alrededores no conocí nada, excepto Blankenese. La necesidad de ahorro limitaba mi libertad de movimiento. También me dificultaba encontrar amigos y no recuerdo haber hecho en Hamburgo, fuera de lo comercial, alguna relación social. Después de unas semanas decidí hacerme socio nuevamente de un centro deportivo, pero antes de concretar mi decisión llegó la noticia de que debía partir a Colombia lo antes posible. Eso fue a fines de enero y se decidió que viajaría el 18 de febrero en el vapor Sardinia, de la empresa Hapag, que partía rumbo a Puerto Colombia.

A comienzos de febrero dispuse de unos días de licencia para despedirme de mi familia en Stettin. El ambiente estuvo muy deprimido. Traté de consolar a mi madre con el comentario de que solo iría al extranjero con un contrato de tres años (en realidad fueron diez años de ausencia) y que esperaba ganar pronto lo suficiente para poder liberarlos de la eterna escasez. Pero a continuación debía darle la triste noticia de que por el momento solo le podía enviar treinta marcos mensuales. Agregué que esto era porque naturalmente no podía esperarse que, durante el tiempo de mi iniciación en un entorno diferente, se me pagara un sueldo alto. No le dije qué desventajoso era para mí el contrato en realidad, porque con seguridad me haría otra vez largos reproches por haber renunciado al trabajo en Tillack & Böhm. Los treinta marcos que quería enviarle cada mes eran la mayor parte de mi sueldo, en la medida en que debía ser pagado en efectivo. Los acuerdos eran tales que recibiría al mes, fuera de mi manutención libre de gastos, incluso vestimenta y eventuales gastos médicos, durante el primer año cuarenta, en el segundo cincuenta, en el tercero sesenta marcos. La empresa también pagaba el viaje de ida y de regreso. Este documento se me dio para su firma el mismo día de mi partida, es decir, el 18 de febrero. Aunque su contenido había enfriado considerablemente mi entusiasmo por el nuevo trabajo, la explicación dada por Adler me pareció creíble; que la escasez de las condiciones solo debía ser una protección de la empresa frente a la posibilidad de tener que pagar más allá del salario mínimo a empleados incapaces; el que mostraba sus capacidades podía contar a la brevedad con una mejora en sus ingresos. Yo tenía el firme propósito de calificarme y decidí, por lo tanto, no intranquilizarme por el momento en cuanto a las condiciones contractuales desfavorables. Para ayudar a mi madre entretanto a paliar la estrechez más acuciante, le dejé todos mis ahorros, que ascendían a una suma entre trescientos y cuatrocientos marcos. Le hubiera gustado acompañarme a Hamburgo en

lo posible, junto con Erich, mi hermano menor, hasta subirme a bordo del vapor, pero a la vista de los consiguientes costos decidimos ser objetivos y despedirnos en la estación de ferrocarril en Stettin.

Mi partida de Hamburgo no fue una ocasión solemne. Aparte de mi propio equipaje, que consistía en una maleta no muy grande y uno o dos bolsos de mano, debía llevar una cantidad de maletas y cajas con mercadería de la empresa. Cuando todo estuvo listo y embalado, se pidió un camión, se cargó todo el equipaje y conduje —un sábado a la tarde entre las cuatro y las cinco— acompañando la carga al barco y se quedó allí. Adler vino un rato después para despedirse. Al atardecer partió el vapor. Era un día gris, pero sin nieve.

Conmigo viajaba el señor Ferdinand Focke con su señora y su hija de unos 13 años, oriunda de Bogotá, a los que había conocido unos días antes por intermedio de Adler. La familia había estado varios meses en Alemania y regresaba ahora a Bogotá, donde Focke residía desde hacía muchos años. Su mujer había nacido en Colombia y provenía de una familia tradicional de Bogotá. Hablaba poco alemán, al igual que su tímida hija.

Focke, nacido en un pueblo cerca de Bremen llamado Wüstenhausen, me dio la impresión de ser inteligente y enérgico. Siempre se comportaba como si todo lo que veía le divirtiera. Pero en el fondo era serio. Le gustaba burlarse con frecuencia y a veces tenía una lengua muy maliciosa. Desde el inicio de conocernos fue para mí un buen amigo, al cual le debo agradecer mucho, sin que me hubiera sido posible expresarlo de otra forma que con palabras. Cuando lo mencioné en años posteriores, dijo: “¡Devuélvame el favor ayudando más adelante a otro joven!”. Algunas veces tuve que soportar su burla, pero no se ofendía cuando le cambiaba el juego en algún momento. Nunca se dirigía a mí por mi nombre, sino solo con “Stettin”. ¡En su opinión era Stettin algo ubicado en el muy lejano Este!

Mientras el Sardinia bajaba lentamente por el Elba pasando por Blankenese, se llamó para la cena y Focke me invitó a su mesa. Para festejar la partida pidió una botella de vino Mosela. A bordo estaban algunos jóvenes más, que al igual que yo, querían iniciar su primer puesto en el extranjero, como también uno o dos viajeros comerciantes. Otros pasajeros y la mayor parte de la carga debían ser embarcados en Amberes.

La salida del Elba en Cuxhaven al mar del Norte se retrasó varias horas por la niebla. Incluso cuando había aclarado lo suficiente, el tiempo siguió mal. Durante todo el viaje de dos días hasta Amberes hubo mar agitado. Era mucho peor de lo que yo había visto en mis cortos viajes por el mar Báltico, y sufría de mareos. Fue un alivio cuando el barco entró finalmente a las tranquilas aguas del Escalda y luego ingresó al puerto de

Amberes. Con esto aparentemente pagué mi tributo a Neptuno, pues no volví a marearme, incluso con peor tiempo, durante el transcurso posterior del viaje. En mis múltiples viajes en los años venideros nunca más tuve mareos, excepto algunos ataques pasajeros y sin importancia en altamar.

En Amberes permanecimos cuatro días. Utilicé el tiempo para conocer un poco la ciudad, casi siempre en compañía de la familia Focke. Allí por primera vez tuve la oportunidad de poner a prueba mi francés aprendido en el colegio, y después de haberme sobrepuesto a la desconfianza en mí mismo, todo anduvo bastante bien. Amberes fue la primera ciudad no alemana que conocí. Aparte de algunos edificios históricos, no pude descubrir muchas cosas atractivas en ella. La encontré menos limpia que las ciudades alemanas y la población obrera parecía ser más pobre.

En Amberes comenzó nuestro viaje más largo sin interrupciones. La isla Santo Tomás, una de las pequeñas Antillas, en aquellos tiempos aún posesión colonial de Dinamarca, debía ser nuestra próxima meta. Durante los primeros cuatro días después de Amberes, en especial durante la travesía del golfo de Vizcaya, tuvimos otra vez mal tiempo, pero a partir de la mañana en la que avistamos el pintoresco grupo de las islas Azores, que bordeamos con gran proximidad, tuvimos siempre buen tiempo hasta llegar a Santo Tomás.

Esta parte del viaje duró casi tres semanas en el lento vapor de carga. Sin embargo, no se me hizo demasiado largo. Disfruté cada una de las horas a plenitud. Eran las primeras vacaciones de mi vida, a excepción de algunos días que había vivido en el verano de 1905 en Kolberg, Pomerania. A pesar de que la vida a bordo de este barco de carga era tan modesta, en comparación con lo que yo estaba acostumbrado, me parecía suntuosa. La consideraba una compensación anticipada por las desilusiones muy probables que me estaban esperando; con esto último ya contaba, después de haber escuchado a Focke.

En efecto, unos días después de comenzar nuestro viaje Focke me dijo con su habitual manera brusca: “Stettin, ¿usted ya sabe, seguramente, que se dejó engañar con el puesto en lo de Pehlke? Le contesté: “¿No, por qué?”. Acto seguido me hizo una descripción detallada y en extremo desagradable de mi futuro jefe, como también de las condiciones en la empresa, pero agregó para mi consuelo: “¡Pero no se aflija por eso! Considere este puesto solo como trampolín. Aprenda rápido y bien español y pronto encontrará otro lugar de trabajo mejor, Colombia es un país del futuro”. Decidí seguir su consejo y tenerme sin cuidado el tema. Ante todo tomé la determinación de no dejar de disfrutar del viaje.

La gente a bordo era agradable, tanto las personas que viajaban con nosotros, como la tripulación. Los días transcurrían demasiado rápido para mí. Entre los viajeros más jóvenes el más agradable era un exsubteniente del ejército alemán, un barón de Ekensteen, una persona simpática y espontánea. Había tenido que dejar el servicio debido a pequeñas deudas y ahora planeaba rehacer su existencia en Guatemala con ayuda de sus parientes. Posteriormente me enteré de que tampoco había tenido suerte allí. A bordo era nuestro instructor en ejecutar toda clase de ejercicios corporales, para no entumescernos. Desde Amberes también había un francés a bordo, un diplomático consular, que compartió el viaje hasta Santo Tomás. No dominaba ningún otro idioma excepto el suyo, y como yo era el único que tenía algunos conocimientos del francés, se dio que estuviera mucho con él. Cuando nos separamos en Santo Tomás mi francés había mejorado tanto que en el primer tiempo en Bogotá, antes que pudiera hablar suficientemente español, me sirvió de gran ayuda en el contacto con los colombianos cultos, que hablaban casi todos francés.

La señora y la hija de Focke eran las únicas pasajeras femeninas a bordo, quienes se comportaban muy reservadas. Aunque la señora Focke se esforzaba, en algunas ocasiones, por mejorar mis conocimientos de español, ¡mis esfuerzos en la práctica del francés eran catalogados por Focke como una pérdida de tiempo!

La estadía de un solo día en Santo Tomás fue mi primer contacto con el paisaje tropical y me produjo una profunda impresión. No me cansaba de ver todas las cosas nuevas y a veces no podía creer que se había hecho realidad, lo que había soñado durante muchos años, es decir, un viaje a regiones lejanas del mundo. A Focke le causaba gracia mi entusiasmo y me dedicaba tanto tiempo aquí y en los siguientes puertos, que su mujer le advirtió una vez con suavidad, que a Inés, su hija, también le gustaría compartir un paseo con él.

De Santo Tomás nos dirigimos a Willemstad, en la isla holandesa Curazao, donde estuvimos un día. La ciudad era limpia al estilo holandés, el Hotel Americano era el mejor. La isla en sí era desolada y pedregosa, sin agua. El agua potable se traía de Venezuela. La colonia solo era importante en su función de puerto libre y lugar de comercio. En el puerto se encontraban agueridos marineros, los cuales me contaron que realizaban un activo comercio de contrabando con Venezuela y Colombia.

De Curazao llegamos en un viaje de un día o dos (no recuerdo exactamente) a Puerto Colombia, el destino final de nuestro viaje en el Sardinia. En la mañana del 19 de marzo de 1911, un domingo, atracamos en el largo muelle que había sido construido lejos, mar adentro, debido a la costa

plana. Hacía mucho calor y los áridos cerros que rodeaban el lugar tenían aspecto de incinerados. Cuando me despedí del capitán Wünnenberg, que se había mostrado siempre muy agradable, me dijo: “¡Su nueva patria no se ve muy acogedora!”. Pero Focke agregó enseguida dirigiéndose solo a mí: “¡Espere hasta que lleguemos al interior. Colombia es un país hermoso!”.

En la tarde nos trasladamos por tren a Barranquilla, la estación final del recorrido navegable del río Magdalena, ubicada a unos veinticinco kilómetros de Puerto Colombia, desde donde continuaríamos el viaje al interior.

En Barranquilla fuimos al único hotel considerado en ese momento como bueno, la Pensión Inglesa. Se me asignó una habitación en la planta alta, que daba a la esquina, desde allí tenía vista sobre el río Magdalena. El mobiliario de la habitación era muy sencillo: una cama con un mosquitero encima, un lavabo, una mesa y algunas sillas. La comida no era, de lejos, tan buena como la del Sardinia.

Con respecto a la continuación de mi viaje, debía ponerme en contacto con nuestros transportistas, una compañía alemana llamada Empresa Hanseática-Lindemeyer & Wiese. Con uno de sus empleados conduje mi equipaje la mañana siguiente a la Aduana, para despacharlo. Adler había respondido a mis preocupaciones, que las autoridades colombianas no abrirían el equipaje de viajeros, y hasta ese momento nunca habían tenido que pagar aranceles por los productos que iban en las maletas. Yo tenía mis dudas, pero no podía negarme a llevar la mercadería. La desgracia quiso que poco tiempo antes de mi llegada se sancionaran nuevas severas disposiciones referentes al tratamiento de equipaje de viaje, por parte del Gobierno, y la consecuencia fue que todo equipaje debía ser cuidadosamente investigado y toda la mercadería ingresada debía pagar los derechos de aduana. Además de la aduana, se tenía que pagar también una sobretasa por la omisión de la declaración legal fijada por ley. El incidente no fue solo bastante desagradable para mí, sino también para la empresa de transporte. Durante mi trabajo en Tillack & Böhm nunca había estado en la triste situación de que se me considerara un contrabandista sorprendido en flagrante. Mi respeto por la nueva entidad no aumentó precisamente con esta experiencia. Focke, que había observado lo sucedido, solo dijo: “¡Es muy Pehlke! ¡Ahora tiene la impresión correcta de la empresa!”.

Ya que el vapor fluvial que nos debía llevar al interior partiría dentro de unos días, tuve tiempo para conocer un poco a Barranquilla. Focke tenía allí muchos contactos, y me presentó a varios comerciantes importantes, sobre todo alemanes. Pronto me fui dando cuenta de que el nombre de la empresa, Pehlke, nunca había producido un eco respetuoso. El comercio mayorista en Barranquilla estaba de preferencia en manos alemanas. Esto no duraría mucho tiempo. Pero el año 1911 aún formaba parte de los prósperos tiempos

de las empresas alemanas locales y varias de ellas habían realizado un notable trabajo pionero en el país. Se les debía reconocer el inicio de la navegación fluvial en el Magdalena y de diferentes industrias, e incluso la introducción de una competente ganadería a gran escala. La mayoría de estas empresas tenían su marco referencial en Bremen. El deterioro posterior de muchos de estos establecimientos se debió, en gran parte, a su propia culpa. No concordaban con los tiempos¹, creían poder descansar en los laureles comerciales logrados y vivían en demasiada opulencia. Ante todo, tomaban en exceso, incluso durante el horario comercial. Durante nuestras visitas Focke y yo fuimos invitados con frecuencia a compartir un trago. Él, que siempre era mesurado, invariablemente daba las gracias en nombre de los dos.

Exceptuando la atracción para mí siempre presente, de la novedad, la ciudad de Barranquilla tenía poco para ofrecer. Las casas, en su mayoría de aspecto muy sencillo y pintadas de blanco o de colores claros, con frecuencia estaban aún techadas con paja de palmera. Las calles carecían de pavimento y eran casi siempre muy arenosas. Había mucho polvo. Las sendas peatonales que bordeaban las casas estaban más elevadas que el resto de la calle, pues durante la temporada de lluvia muchas calles de la ciudad se convertían fácilmente en ríos caudalosos. La ciudad está ubicada en un terreno que posee una pendiente suave hacia el Magdalena. Durante la época de lluvia, en una repentina creciente, fueron arrastrados caballos y coches, los animales se ahogaron. Rara vez se veían peatones. El principal medio de transporte eran coches livianos, en su mayor parte tirados por dos pequeños caballos en estado lamentable. A Lindemayer, uno de los dueños de la Empresa Hanseática, lo vi llegar a su negocio montado en un hermoso caballo negro brillante, lo que me impresionó mucho. En los sectores más pobres de la población el medio de transporte más importante para las personas y cargas eran los pequeños y pacientes burritos.

Si trato de rememorar las impresiones más importantes de aquellos días veo ante mí el luminoso cielo azul, la luz que se reflejaba casi dolorosamente en las paredes claras de las casas y en las calles arenosas, y las hojas de las palmeras y otras plantas, que brillaban bajo el sol. Aún escucho el campanilleo de los coches y el ruido de su paso por la arena. De vez en cuando sonaba entremedio el rebuzno de un burro o el canto de un gallo. En aquel entonces la ciudad aún no era muy ruidosa. El calor resultaba soportable, pues justo era el momento de la brisa. La población mestiza, la mayoría de tez oscura, no me agradó en especial.

¹ No se actualizaban (nota de la traductora).

Finalmente llegó el momento de continuar el viaje, y una tarde, entre las cuatro y las cinco, embarcamos. La llegada y la partida de un barco hacía parte entonces de los acontecimientos más importantes del día, y así fue que se había juntado una multitud para ver nuestro viaje. Acompañado de mucho griterío y el diligente accionar del pito del vapor, nuestro barco se puso, al final, con lentitud, en movimiento. Demoró largo tiempo hasta que salimos del puerto fluvial, el llamado Caño, un brazo en parte natural y en parte artificial del Magdalena, y desembocamos en el río propiamente dicho.

Las comodidades ofrecidas a los pasajeros, incluso a los de primera clase, eran muy modestas. Mi camarote solo albergaba un catre y un palanganero, este último bastante pequeño. Uno mismo debía proveer ropa de cama, toallas y mosquitero. Si había más pasajeros que camarotes, lo que sucedía la mayoría de los casos, una parte debía dormir en catres o hamacas puestas en cualquier lado. Para asearse, solo había agua marrón del río, que se filtraba para beberla. Se sabía que las comidas eran malas y preparadas con poca pulcritud. Los trajes blancos de los meseros rara vez eran cambiados durante el viaje. Para el suministro de carne se llevaba varias reses vivas a bordo, que se faenaban según el consumo. El alojamiento y el trato para estos pobres animales de matadero causaban pavor.

De cada lado, el barco remolcaba un bote repleto de carga. La velocidad de la marcha en contra de la caudalosa y rápida corriente del río era sumamente reducida, quizá ni unos diez kilómetros por hora. Muy lentamente pasaban las orillas cubiertas de pasto alto ante nuestros ojos. Pero la suave brisa producida por el andar del barco era suficiente para hacer bastante agradable a los pasajeros su permanencia en cubierta.

Después de un viaje de varias horas nos detuvimos por primera vez a cargar leña para la máquina. Ya había oscurecido y las personas del desembarcadero habían encendido un gran fuego, en parte para iluminar y quizás también para ahuyentar un poco con el humo a los mosquitos. El grupo de hombres iluminado por las tambaleantes llamas, algunos de ellos a caballo, con unos árboles altos en el fondo, era una imagen pintoresca. Después de haber completado la reserva de leña, nos pusimos de nuevo en movimiento. Estas paradas se repitieron cada cinco o seis horas durante todo el viaje. Como era novato, me venían muy bien, pues me daban la oportunidad continua de bajar a tierra y observar el lugar y su gente. Con frecuencia también nos deteníamos en pueblos, para cargar o descargar mercancía. Aproveché plenamente estas oportunidades para no desperdiciar la ocasión de recoger nuevas impresiones. Casi siempre los pocos negocios existentes y la plaza del mercado estaban ubicados cerca del desembarcadero.

Durante los tres primeros días viajamos también de noche. Después, cuando incluso de día se hizo difícil reconocer la ruta correcta de las aguas, constantemente cambiantes, anclábamos al anochecer en un lugar adecuado de la orilla. Las primeras horas nocturnas eran por lo general muy calurosas. Recién alrededor de la una o dos de la madrugada, empezaba a refrescar; pero, apenas se asomaba el sol en el horizonte, se ponía de nuevo caluroso.

Estábamos ahora en la región de las selvas que cubrían el valle del río Magdalena junto con extensos pantanos. De ambos lados del río nos acompañaba el alto muro del bosque. Solo algunas veces era interrumpido por un lugar habitado. Con frecuencia la corriente cambiante del indomable río había socavado partes de la costa y derribado árboles, e incluso, a menudo, grupos enteros de ellos. Durante un tiempo se sostenían con las raíces, al final eran arrastrados por la corriente y depositados en otro lugar, donde con frecuencia se convertían en un gran peligro para la navegación. Muchos árboles alcanzaban una altura de treinta a cuarenta metros. En los lugares donde cargábamos leña siempre me atraía entrar al bosque y observar de cerca la maraña de árboles, arbustos y enredaderas. De vez en cuando aparecían serpientes entre las pilas de leña, los marineros las mataban sin importar si eran venenosas o no.

Las viviendas de los pobladores a los que se compraba la leña eran en extremo humildes. El bosque proveía el material de construcción. Se hacía una estructura atada con lianas (enredaderas) y se cubría por encima con un techo de palmera. Las paredes consistían de delgados palos, puestos uno al lado del otro en la tierra. No era necesario que quedaran herméticos. Con frecuencia se renunciaba completamente a las paredes. El equipamiento consistía de algunas hamacas, mosquiteros, ollas y acaso una caja parecida a una maleta, para almacenar ropas y otras cosas. En la orilla estaba atado el medio de transporte utilizado, una piragua. Para este fin, casi siempre se metía un palo a través de un agujero hecho en la punta del bote, en el suelo de la orilla. Algunas veces había cultivos de maíz, yuca y plátanos. En cuanto a animales domésticos, a lo sumo se veía, la mayoría de las veces, solo gallinas, rara vez cerdos y menos aún ganado. Estos últimos no encontraban alimento en el bosque. Debía ser cultivado para ellos. Los perros eran frecuentes, pero sin raza conocida y medio muertos de hambre, llenos de parásitos. Ocasionalmente se veía cerca de las chozas un armazón hecho de ramas, en el cual se secaban los pescados. El olor no era apetitoso. A menudo se observaban poblaciones abandonadas. En poco tiempo eran cubiertas de nuevo por la exuberante vegetación. Con frecuencia solo se reconocía que en el lugar había habido alguna vez una población, porque el bosque era en esa parte un poco más bajo que en los alrededores.

Esas señales de condiciones primitivas no me parecían desagradables. Todo lo contrario. Cuanto menos desarrollado veía el país, tanto más favorables me parecían mis posibilidades futuras. Yo venía de un país que siempre me había parecido sobrepoblado. Cada pequeño trozo de tierra era allí aprovechado. La mano de obra y la alegría del trabajo, de la cual se disponía, no significaban mucho. Había demasiado de lo mismo, y faltaban posibilidades para aprovecharlas. Había que agradecer si se encontraba un pequeño espacio en el ámbito económico, que se pudiera llenar. Aquí, todo era distinto. Me parecía que cada uno disponía de tanta libertad de movimiento como deseaba.

El calor, que se había vuelto más fuerte que en Barranquilla, no me importaba. Yo era muy sano y no tenía exceso de grasa. Pesaba 60 kilos. El clima tenía una influencia decididamente estimulante en mí.

Estaba ansioso por no perder ninguna de las nuevas impresiones que se me ofrecían. Nunca me cansé, incluso en los viajes posteriores, sentado en la cubierta de los pasajeros y contemplando el paisaje que se acercaba lentamente. De vez en cuando, pero rara vez, se podía vislumbrar un animal de la selva. Una familia de monos, un tapir o jabalíes. Los loros eran frecuentes, los más comunes eran unos pequeños, que se presentaban en bandadas de color verde pasto. Hacían un ruido infernal. Si una bandada era iluminada por el sol, adquiría el aspecto de una luminosa nube verde. En algunas oportunidades volaba un azor en círculos. Los buitres eran frecuentes, el control sanitario del trópico. Tan feos como eran esos pájaros en tierra, tan hermosos parecían en el aire. El río era rico en peces, y en los bancos de arena se veían con frecuencia manadas enteras de cocodrilos; al aproximarse el barco, desaparecían siempre rápido y silenciosamente en el agua. En ocasiones se les lanzaban algunos tiros desde el barco, pero pocas veces con éxito evidente. Algunas veces el viento traía perfume de árboles florecidos del bosque, pero a menudo olores menos agradables, de pantanos putrefactos, peces muertos u otro tipo de carroña. El tránsito fluvial era muy reducido. El encuentro con otro barco e incluso con una canoa era un acontecimiento. El viaje hasta La Dorada duró diez días, allí terminaba la navegación del llamado Bajo Magdalena. Durante los últimos tres días el río era aún caudaloso, pero se había vuelto más estrecho. Las orillas se volvieron con más colinas y a lo lejos, frente a nosotros, se perfilaban altas cadenas montañosas, a la izquierda la cordillera Oriental y a la derecha la cordillera Central. Sin embargo, la selva nos seguía acompañando en ambos lados del río.

La Dorada era un mísero y pequeño pueblo, la estación final de un ferrocarril, que representaba la conexión con el Alto Magdalena, aquí nuevamente navegable. El ferrocarril tenía unos 150 km de largo, era de propiedad inglesa y terminaba al otro lado de Beltrán, desde donde debíamos utilizar

nuevamente un vapor, pero mucho más pequeño. No había nada para ver en La Dorada, excepto los edificios muy primitivos del ferrocarril y un montón de chozas humildes, irregularmente construidas para los obreros.

En aquellos días aún no existían en Colombia instalaciones de cualquier clase, para evitar a los viajeros estadías innecesarias. Como resultado de esto, no podíamos hacer el trayecto hasta Beltrán en una sola etapa y desde allí trasbordar enseguida al otro barco. Este solo estaría listo para continuar el viaje a la noche del día siguiente por lo que nos veíamos obligados a permanecer en Honda durante este tiempo intermedio, pues era el único pueblo junto a las vías del tren, que disponía de un hotel. El viaje en tren desde La Dorada hasta allí demoraba cerca de una hora. El hotel de Honda, que se encontraba bajo la administración inglesa, era sorprendentemente bueno, se llamaba América.

Honda es una de las ciudades colombianas más antiguas. Había sido fundada por los españoles, y de aquel tiempo se decía que procedían muchos edificios. La ciudad se ubica en un valle profundo, en la desembocadura del río Gualí, en el Magdalena. Se le conoce por su clima caluroso y transmitía una sensación de somnolencia. Focke me hizo saber que la propiedad agrícola de la empresa Pehlke estaba a unas cinco horas, a caballo, desde Honda: la hacienda Hamburgo.

La tarde siguiente viajamos en tren —casi todo el trayecto por extensos campos de pastoreo— a Beltrán, desde donde comenzamos el segundo y último tramo de nuestro viaje fluvial. Desde aquí el Magdalena era angosto y torrencioso. Los barcos a vapor utilizados en este trayecto tenían máquinas muy robustas y no llevaban botes a remolque. En un sector el río era tan caudaloso, que debía fijarse una larga soga de alambre, por encima de los rápidos, mediante la cual el barco se afirmaba en su cruce por este lugar complicado, exigiendo al mismo tiempo el mayor esfuerzo de su rueda de timón. Aquí, las orillas estaban en su mayor parte pobladas. Donde aún había bosque, no tenía la misma altura de la selva en el valle del Bajo Magdalena. La región se tornaba de ambos lados cada vez más montañosa. Después de un viaje de casi un día y medio, que fue mucho más incómodo que el anterior, río abajo, llegamos a Girardot, donde debía comenzar la última parte de nuestro viaje a Bogotá. En Bogotá conocí a personas, entre ellas un alemán ya bastante viejo, cuyo nombre he olvidado, que habían realizado su primer viaje por el Magdalena río arriba, antes del comienzo de la navegación a vapor, en un así llamado, champán. Un champán era un bote largo, en el cual se transportaba a viajeros y mercadería. La barcaza se deslizaba río abajo simplemente contra la corriente, pero río arriba debía ser empujada con ayuda de largas varas bordeando la orilla. Tal viaje río arriba, de Barranquilla hasta Girardot, duraba cerca de tres meses. El alojamiento de los viajeros en estas barcazas

era muy primitivo. En vista de las dificultades de viajar por el país, no causa asombro que en Bogotá hubiera muchas personas, de todas las clases sociales, que nunca en su vida habían salido de su ciudad natal.



Barcos de vapor en el Magdalena

Girardot era en aquel entonces un pequeño municipio, pero estaba floreciendo porque era el punto de partida del ferrocarril que conducía a Bogotá. La construcción de este había sido completada recién uno o dos años atrás. Su funcionamiento no era aún seguro del todo, en especial durante la época de lluvia, que siempre ocasionaba deslizamientos de tierra que interrumpían el trayecto durante días y hasta semanas. Por precaución, también nos habíamos informado en Honda sobre el estado del trayecto. En caso desfavorable hubiéramos tenido que alquilar mulas en Honda y cabalgar por el viejo camino de herraduras a Bogotá, que en realidad era más corto. Durante el viaje la señora Focke había expresado varias veces la esperanza de que no nos viéramos en la necesidad de hacer el viaje con las mulas. Ella temía sobre todo a los pésimos albergues en la ruta. Para su tranquilidad se informó en Honda que el trayecto del ferrocarril estaba en condiciones. En Girardot nos alojamos en el mejor hotel, el San Germán, que por cierto no era de lo mejor. Aún no había

agua corriente en el lugar. Esta era traída del río en barriles transportados por burros. Media carga de burro alcanzaba para enjuagarse suficientemente en la ducha instalada al aire libre detrás de unas paredes hechas de tablas. En la noche fui llevado por la familia Focke a visitar una familia colombiana amiga, donde tres hijas tocaban muy bien la guitarra. A la mañana siguiente emprendimos el viaje en tren a Bogotá.

Girardot se encuentra a 300 metros sobre el nivel del mar, Bogotá a 2.650 metros. Pero la altura máxima que alcanza el tren entre los dos puntos está por encima de los 3.000 metros. El viaje, que en un día lleva del clima tropical a uno mucho más templado, es muy interesante. Durante las primeras horas el tren del ferrocarril de trocha angosta pasa a bastante velocidad por extensas áreas de pastura, interrumpidas por plantaciones de yuca, caña de azúcar y bananos. Luego aminora la velocidad y en una subida constante cruza durante horas la zona climáticamente agradable de las plantaciones de café. Aquí se detiene en una de las estaciones, La Mesa o La Esperanza, una media hora, para conceder a los pasajeros la oportunidad de almorzar. Dos o tres horas más tarde, cuando se acerca al punto más alto del trayecto, empieza el frío. El único y muy largo túnel de la ruta marca allí bastante exacto el límite entre el clima templado de la región cafetera y el clima frío de la altiplanicie de Bogotá. En esta parte se viaja a través de la niebla y se nota como el aire se vuelve delgado, lo cual es un poco deprimente. En aquel entonces, llegando al borde de la planicie de Bogotá, se debía cambiar de tren en la estación de Facatativá. Por alguna razón desconocida, los últimos 45 km del trayecto a Bogotá habían sido construidos en un tramo normal. Lentamente aparecían las altas cordilleras, de más de 3.000 metros de altura, detrás de Bogotá. Pronto se podían divisar las iglesias que coronaban las dos montañas, Monserate y Guadalupe, en cuyas laderas se fundó la ciudad en 1538, y entre las cinco y las seis de la tarde entramos en la estación no tan bonita de Bogotá. Mi nuevo jefe, Ernst Pehlke, junto con el único empleado del negocio de Bogotá, Bernhard Krumsieg, que era un poco más joven que yo, me esperaban. Focke los saludó a ambos, me presentó brevemente y se despidió. Nosotros tomamos un auto y conducimos hasta una pequeña casa en la calle 19, esquina carrera sexta, que Pehlke había alquilado para él y sus empleados.