

VIAJE A SANTANDER

A finales de 1924 nos llegó la petición de Bucaramanga, capital de Santander del Sur, de fundar también allí una sucursal de nuestro banco. La idea fue recibida de forma favorable por nuestro Consejo de Supervisión de Medellín, pues se suponía, en general, que la ciudad y el departamento irían en auge debido a la conexión del ferrocarril que se encontraba en construcción, de Puerto Wilches, en el Magdalena, con Bucaramanga, como también una conexión aérea planeada entre ambos lugares. Coincidiendo con el Consejo de Bremen se decidió, por lo tanto, que Manuel María Escobar O., uno de nuestros consejeros de la Junta, quien debía atender negocios propios en Bucaramanga, y yo, analizaríamos el asunto en el lugar. Si nuestras consideraciones eran lo suficientemente favorables, entonces la sucursal sería fundada.

En los primeros días de diciembre partimos don Manuel y yo; salimos primero de Puerto Berrío por el río Magdalena, a Puerto Wilches. Mi acompañante, que era un hombre muy reconocido, tenía una carta de recomendación para el ingeniero que dirigía la construcción del ferrocarril, debido a lo cual fuimos recibidos muy amablemente en su nombre. Allí se nos comunicó que no necesitábamos pasar la noche en Puerto Wilches, contaminado por malaria y mosquitos; podíamos seguir el viaje esa misma tarde de nuestra llegada, a la estación final del ferrocarril provisoria, ubicada a unos dieciséis kilómetros al interior, que gozaba de mejor clima, donde las mulas destinadas para continuar nuestro viaje estarían listas. Esa noticia nos alegró mucho, pero estábamos algo asombrados por el medio de transporte que nos debía llevar.

El mismo no era otra cosa que una plataforma de madera sobre cuatro ruedas. La fuerza motriz era brindada por dos obreros ferroviarios fuertes, que se sentaban en el borde trasero del vehículo y lo movían hacia adelante pateando con los pies contra los umbrales. Era asombroso lo bien que avanzábamos. Si era cuesta abajo, alcanzábamos a menudo velocidades importantes, pero cuesta arriba era distinto, con frecuencia debíamos bajarnos todos para aliviar la carga. Demoramos más o menos cuatro horas en recorrer los dieciséis kilómetros. Fue un viaje interesante a través de la región casi deshabitada, primero pantanosa, luego esteparia. Cuando llegamos a la estación final

estaba bastante oscuro y pasamos una noche muy agradable en las barracas del ferrocarril.

Temprano, a la mañana siguiente, continuamos nuestro viaje en las mulas que habían sido enviadas por nuestros asociados comerciales. La cabalgata, que duró alrededor de tres días, nos llevó, durante la primera mitad, a través de una tierra irregular que ascendía lentamente, con notorio clima insalubre, y en su segunda mitad por una región muy montañosa. Todo estaba poco habitado.

Cuando, alrededor del mediodía del tercer día de viaje bajamos de nuestros animales, ya muy cansados por la larga y empinada cuesta hacia la pequeña localidad llamada Tres Ríos o Tres Esquinas o Las Bocas, vi cómo un muchacho bañaba dos hermosos caballos abajo en el río. Le dije a don Manuel, señalando a los caballos, que sería bueno si ahora pudiéramos cambiar nuestras dos mulas cansadas, por aquellos. No nos habíamos acercado aún a ellos cuando el muchacho nos preguntó por nuestros nombres. Después de haberle respondido, nos comunicó que unos asociados comerciales nuestros nos habían enviado los caballos para hacernos el resto del viaje más agradable y rápido. Uno de los caballos era blanco, inmaculado; el otro, roano. El caballo blanco, dijo el joven, estaba destinado al señor mayor; por lo tanto, fue asignado a don Manuel. Después de un breve descanso al mediodía, ya en las nuevas cabalgaduras, nos pusimos en movimiento y recorrimos el camino aún bastante difícil, incluyendo el ascenso muy empinado al altiplano de Bucaramanga, en pocas horas. Los caballos, finos, de buen andar, sabían que estaban yendo a su casa y debieron ser retenidos, incluso, durante el empinado ascenso. En nuestras mulas hubiéramos llegado tarde en la noche. Una media hora antes de llegar a la ciudad encontramos un grupo de jinetes que venían a nuestro encuentro para saludarnos.

Bucaramanga era en ese tiempo una ciudad tranquila de 40.000 habitantes como máximo, conectada con el entorno solo a través de difíciles caminos montañosos y una vía fluvial quizás aún más complicada. Esta última conducía por el río Lebrija, un afluente del Magdalena. Para vapores era solo navegable en un corto trecho. Tenía una fuerte corriente y se lo usaba, principalmente, para transportar ciertos productos regionales en balsas y botes primitivos río abajo, al puerto del Magdalena más cercano.

A pesar de las dificultades de transporte, unos automóviles ya habían encontrado el camino a Bucaramanga, aunque ahí apenas había limitadas posibilidades para su uso. En aquellos años ya se encontraba a veces en localidades totalmente aisladas en la montaña, algún auto que había sido trasladado allí con un esfuerzo increíble, aun cuando no podía hacer otro recorrido que la vuelta alrededor de la plaza de mercado. La población se divertía con

él como con un carrusel y los emprendedores dueños del auto por lo general hacían un buen negocio.

La población de Bucaramanga era predominantemente de piel blanca y en su aspecto parecida a la de Antioquia, pero no era tan decidida y emprendedora. La economía en realidad no tenía un nivel muy alto, lo cual era atribuido a las difíciles condiciones de transporte y a los destrozos durante las últimas guerras revolucionarias. Estas últimas habían tenido lugar en gran parte de la región. Quizás una consecuencia de las mismas era también la circunstancia de que los hombres, durante las disputas, eran muy propensos a responder con armas. Mientras que en otras partes del país el hombre común estaba armado a lo sumo con su inseparable machete, en Santander casi todos mostraban consigo un revólver tan brillante como fuera posible. Eso ya me había llamado la atención en los obreros ferroviarios. También las personas pertenecientes a los estratos sociales superiores parecían llevar con frecuencia un arma. En varias visitas que hice al club noté que muchos hombres estaban armados con puñal y revólver.

Había poca gente rica en Santander. Algunos poseían extensos campos, pero por falta de obreros y capital no estaban en condiciones de explotarlos. También se dificultaba la construcción del ferrocarril por la escasez de mano de obra. El trabajo en las calurosas e insalubres tierras bajas del Magdalena era poco atractivo, a pesar de que el ferrocarril ofrecía buenos jornales. Más que el dinero, al final atrajo la oferta del tren de concederle a cada obrero dos libras (!) de carne diarias, aparte de la manutención habitual.

Los colombianos, incluso aquellos que viven en las regiones calurosas, son grandes consumidores de carne, y a pesar de las considerables cantidades de ganado criadas en algunas zonas, para la mayor parte de la población la carne no era un artículo cotidiano. Una de las razones era que el ganado, a pesar de ser abundante en ciertas regiones, debido a las dificultades de transporte no podía ser trasladado fácilmente a los lugares de consumo. Santander era pobre en ganado y el consumo de carne, por lo tanto, no era común en los grandes sectores de la población, por eso le fue posible al ferrocarril de Puerto Wilches atraer a los obreros con la estrategia mencionada.

Don Manuel y yo permanecemos menos de dos semanas en Bucaramanga. En ese lapso constatamos que las condiciones previas para la existencia de una sucursal pequeña eran satisfactorias y decidimos su apertura. Uno de nuestros empleados en Medellín, Heinrich Rupertus, sería el gerente. Teníamos un excelente concepto de él, después de más de un año de trabajo, más por su carácter y confiabilidad que en lo referente a sus aptitudes. Cuatro años después, justo de este hombre recibiríamos una amarga desilusión que nunca hubiéramos esperado.

Don Manuel y yo habíamos decidido regresar a Medellín pasando por Bogotá. Se nos indicó que el viaje duraría unos cuatro días, de los cuales tres debían ser hechos a caballo y el cuarto podía ser en automóvil. Estaba contento con este viaje que me llevaría por comarcas interesantes, aún desconocidas para mí.

En la mañana de nuestra partida salimos al alba en un auto rumbo a Piedecuesta, una pequeña localidad a donde el día anterior ya habían enviado nuestras cabalgaduras. Las encontramos listas para partir, y después de una breve despedida de algunos asociados comerciales que nos habían acompañado hasta allí, a pesar de la hora tan temprana, comenzamos el viaje.

El primer día pasamos por una región poco poblada y algo montañosa. Para los animales fue muy extenuante el cruce de los muchos cientos de metros de profundidad que tiene el valle del río Sogamoso (en esa zona también recibe el nombre de Chicamocha), y cuyas laderas caen casi verticales. Se nos había recomendado en Bucaramanga alquilar en el mismo lugar animales para esa parte del viaje, que estuvieran acostumbrados al camino pedregoso y muy empinado y así cuidar nuestras cabalgaduras para el viaje posterior. Seguimos este consejo y alquilamos por una suma que nos pareció bastante alta dos pequeños caballos blancos, de aspecto insignificante, pero que demostraron ser muy fuertes. Después de haber escalado algunas horas más tarde el borde opuesto de la quebrada del valle, ya el precio pagado por el alquiler no nos pareció alto. La quebrada del río me hizo recordar al Grand Canyon (Gran Cañón) del estado de Arizona, en los Estados Unidos, aunque solo lo conocía en aquel entonces por el nombre, mejor dicho, por la descripción, pero esta era quizás más del doble de profunda y ancha.

Pasamos la noche en el poco amable pueblo de Onzaga. Cuando quisimos partir a la mañana siguiente bien temprano y don Manuel ya había puesto un pie en el estribo, su mula cayó temblando de rodillas y fue sumamente difícil levantarla. Ahí constatamos que el pobre animal estaba escoriado en la parte de la montura, completamente adolorido, y de ninguna manera podía seguirse montando en él. También la mula que llevaba el equipaje tenía aspecto agotado, a pesar de que su carga no era pesada. Con dinero y buenas palabras, pues la gente del pueblo tenía muchísimo tiempo, logramos alquilar cabalgaduras de reemplazo con las cuales finalmente pudimos seguir el viaje, no sin haber perdido valiosas horas.

El camino comenzó ahora a subir más y más, y avanzada la tarde llegamos al pequeñísimo Susa, donde debimos pasar la noche. El pueblo estaba ubicado solo un poco más abajo que el páramo del mismo nombre, un altiplano que debíamos cruzar al día siguiente, a unos cuatro mil metros de altura, como se me informó.

Era la noche del 24 de diciembre, Nochebuena, cuando llegamos a Susa. Las campanas de la pequeña iglesia llamaban a misa. Los más jóvenes de la montaña, casi todos indígenas, bajaban saltando como las cabras por las laderas, mientras que los mayores venían atrás con lentitud. También mi amigo y acompañante don Manuel, católico acérrimo, asistió a la misa.

Nuestra modesta posada nos podía ofrecer poca cosa en cuanto a hospedaje y comida. Pero por lo menos era bastante limpia. Gracias a la prevención de don Manuel no tuvimos que depender de la algo deficiente ropa de cama de la posada; había traído sus propias cosas, con las cuales también me podía equipar. Nos alegramos cuando llegó la mañana, porque a la gran altura en que nos encontrábamos hacía mucho frío durante la noche, quizás bastante cerca del punto de congelación, incluso por debajo de él, y no teníamos mucho con qué cubrirnos.

Cerca de las seis de la mañana partimos a caballo de Susa y alrededor de una hora después alcanzamos el borde del altiplano que debíamos cruzar. Habíamos sido advertidos por la gente de Susa, de no perder tiempo en el cruce, sino hacer este trayecto en el menor tiempo posible ya que a menudo se presentaba mal tiempo de forma repentina y se convertía en un peligro para los viajeros. El páramo estaba casi deshabitado, y si nosotros entrábamos en la niebla o en una tormenta de nieve, lo cual era bastante común, podríamos desviarnos fácilmente del camino y estar en una situación desagradable. Pero tuvimos suerte con el tiempo, pues poco después de haber alcanzado la altiplanicie salió el sol y ahuyentó las nubes, de tal manera que tuvimos todo el día un tiempo maravilloso para viajar.

Como se nos había dicho, el altiplano estaba casi despoblado. No creo que durante las cuatro horas que necesitamos para ir de un borde al otro hayamos visto más de media docena de pequeñas granjas indígenas, que consistían de cabañas construidas con piedras, techadas con paja, y unos pequeños establos. El patio circundante, así como los pocos campos, por lo general con cultivo de cebada, estaban cercados —probablemente como protección contra el viento— con muros de piedras superpuestas. En cuanto a animales domésticos, solo me acuerdo de haber visto cabras, gallinas y perros. Las personas eran pequeñas, sin vigor y muy sucias.

A pesar de su uniformidad, encontré la región interesante. Los cuantiosos arroyos que cruzamos tenían agua cristalina, a través de la cual se podía ver cada uno de los pequeños guijarros, tendidos en el lecho. La vegetación apenas estaba representada por pasto raquíptico, maleza baja y el frailejón, que crecía abundante en las alturas. Esta era una planta que solo vi en Colombia, en las regiones montañosas más altas. Consiste en un tronco que puede ser grueso como un tronco de árbol mediano y crecer varios metros de altura. No

tiene ramas, ni desarrolla leña, y posee grandes hojas grises tipo felpa. Desde la distancia, a menudo la confundí con un indio vestido con su ruana. Donde crece, casi no lo hacen otras plantas. No sé si la comparación es adecuada, pero quiero decir que tiene una presencia en el frío altiplano árido parecida a la del cactus en tierras bajas, estériles y calurosas. También el mundo animal estaba escasamente representado en las alturas. Recuerdo haber visto, exceptuando los buitres, solo algunas pequeñas aves.

A pesar de que estábamos muy en lo alto, se veían, sin embargo, en distintas direcciones, montañas aún mucho más altas. La más alta de todas era quizás la montaña glaciar del Cocuy, que se elevaba al norte de nuestra ruta de viaje. Diversos páramos en la región, en especial el del Almorzadero, tenían mala fama por los ladrones que vagaban por allí y realizaban saqueos. Pero nuestra ruta era considerada en esos tiempos segura. Por lo que recuerdo, no encontramos en nuestro camino ningún otro viajero.

Poco antes del descenso al valle encontramos una pequeña posada, sucia, en la que hicimos nuestro descanso del mediodía. La siguiente cabalgata, de dos horas, en la cual descendíamos de forma constante, nos llevó a la ciudad de Belén, en el departamento de Boyacá, desde donde queríamos partir al día siguiente para cubrir el resto del viaje hasta Bogotá en un automóvil pedido por telégrafo.

La ciudad de Belén, habitada casi exclusivamente por indígenas, está ubicada en un extendido valle a mucho más de dos mil metros de altura y posee un clima fresco. La ciudad no causa una impresión agradable. Llamaba la atención la gran cantidad de tabernas, en las cuales se vendía chicha, una cerveza de maíz. Estos negocios no tenían nombres, solo números. De la bebida fuertemente embriagante se desprendía un olor pestilente, que se percibía en casi toda la ciudad. A medida que avanzaba la noche, también lo hacía la cantidad de indios borrachos. Me decían que esta gente vivía sobre todo de papas, papilla de cebada y chicha. El gobierno hacía grandes esfuerzos para quitar a la gente la costumbre de tomar chicha, la que con el tiempo tenía un efecto embrutecedor en las personas, pero hasta entonces con poco éxito. La chicha era barata y engañaba a la población con relación a su alimentación insuficiente.

Temprano a la mañana siguiente comenzamos el viaje de unos doscientos cincuenta kilómetros de distancia, a Bogotá. Nos condujo por un valle montañoso de anchura cambiante, que finalmente desembocaba en la meseta de Bogotá. Las comarcas con sus campos de cereales, plantaciones frutales, verdes pastos, sauces y plátanos recordaban paisajes europeos. La carrera se encontraba, en general, en malas condiciones, pero mejoró a medida que nos acercábamos a la ciudad.

Incluso a esta temprana hora de la mañana nos encontrábamos con indígenas ya borrachos que a menudo se tambaleaban en medio de la calle y no reaccionaban a ninguna señal de bocina. Teníamos que hacer un giro alrededor de ellos a velocidad reducida. A menudo los rostros de estas personas tenían una expresión animal, atontada, como consecuencia de la continua ingesta de chicha, a lo que se dedican desde la más temprana infancia ambos sexos de los estratos más bajos de esta población indígena. A mi acompañante, don Manuel, que era un buen patriota y hombre de costumbres severas, le era penoso que yo como extranjero viera estas tristes condiciones. Señaló que en otras partes del país especialmente en su patria antioqueña, las condiciones eran mucho mejores, lo cual pude confirmar con buena conciencia.

Cerca del mediodía llegamos a Tunja, la capital del departamento de Boyacá, donde hicimos un breve descanso. De ahí en adelante el tránsito se incrementó, pasábamos con más frecuencia por localidades y poco antes de oscurecer entramos a Bogotá.

Permanecí alrededor de una semana en la ciudad para inspeccionar nuestra sucursal, que había hecho buenos progresos bajo la dirección de un empleado muy joven, pero inteligente, Otto Gerding. Lamentablemente constaté que al joven se le había subido su posición a la cabeza. Con el tiempo se hizo tan difícil tratar con él que unos años más tarde (1926) nos vimos obligados a despedirlo a pesar de su capacidad. Después de haber hecho una serie de visitas de negocios en la ciudad con don Manuel, regresé solo a Medellín pasando por Girardot y Honda, mientras que él prolongó su estadía en Bogotá.

En una de las diversas oportunidades que tuve ese año de parar en el hotel de Puerto Berrío, encontré a Gustav Kruse, el exadministrador de la hacienda de Pehlke, como empleado del hotel. Sus últimos tristes acontecimientos ya me habían sido contados por Hermann Gebhard, quien se había hecho cargo de la administración del hotel en Puerto Berrío con ayuda de su hermano Wilhelm.

Según relataron, Kruse había sido despedido de manera repentina por Pehlke, probablemente debido a que este ya planeaba vender la hacienda, lo cual también hizo poco tiempo después. Kruse no recibió ninguna indemnización, de tal manera que un buen día quedó totalmente desprovisto de recursos. Hermann Gebhard se había enterado de esto y enseguida le ofreció a su exjefe una ocupación provisoria en el hotel, la cual Kruse aceptó agradecido. Mostraba su habitual forma de ser, permanentemente amable, y evitaba hablar sobre sus tristes experiencias. Tampoco dijo alguna palabra negativa sobre Pehlke.

Varios meses después logramos, Hermann Gebhard y yo, conseguir un puesto de trabajo a Kruse en la empresa Wiese & Starck en Barranquilla, que

buscaba un administrador para su hacienda de café Las Nubes, ubicada en la Sierra Nevada de Santa Marta. Durante varios años Kruse administró este lugar a total satisfacción de la empresa, la cual a su vez lo trataba bien. Se dice que estuvo tan feliz y satisfecho como quizás nunca antes en su vida, hasta que un día, después de regresar de un recorrido por la plantación, un infarto puso fin a su existencia.

Hermann Gebhard y yo nos alegramos de que Kruse por lo menos había tenido al final unos años placenteros. Pero la antipatía por parte nuestra hacia Pehlke, nuestro antiguo jefe, había crecido aún más. Este me visitó una vez en el banco, en Medellín, bajo algún pretexto. Como era cliente de nuestra sucursal en Honda, me vi obligado a recibirlo. Cuando falleció una década después en Alemania dejó una pequeña donación a mi antiguo club para el fomento de las relaciones de ultramar, el resto de su fortuna la dejó a la ciudad de Stettin, la cual le levantó en agradecimiento un busto en alguna parte. Grandes obituarios estuvieron dedicados al ‘gran’ hombre, quien es verdad, esto debe ser reconocido, había sido enérgico, trabajador y ahorrativo, pero también de una naturaleza totalmente deshonesto.