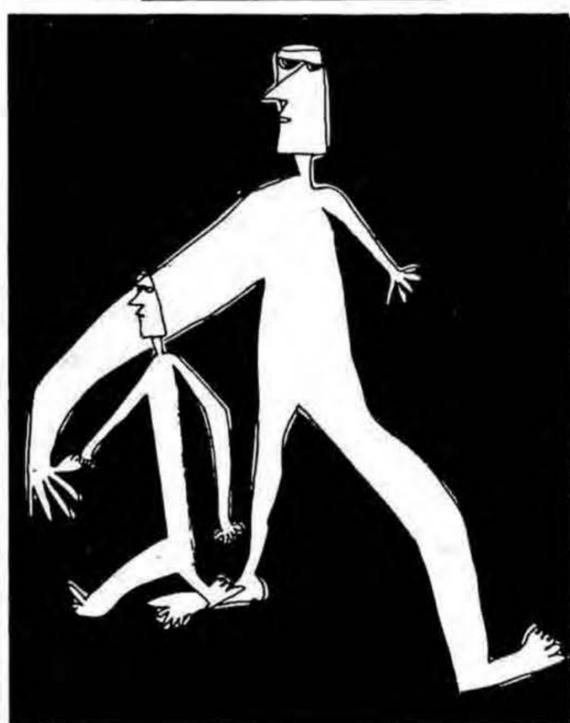


mestizaje, como fusión de razas, y menos al aborigen auténtico. De hecho quiere reivindicar el nombre del cacique Bogotá, quien no es un invento de *El carnero*, aunque haya sido enterrado en un "inexplicable olvido" y de quien nadie se acordó en los cuatrocientos cincuenta años de la fundación de la ciudad.

El lector descubrirá con asombro que la actual Colombia, que en el siglo XVIII era el primer productor del oro del mundo, con un 39% del total, resultó siendo el fiador del imperio más grande del mundo, que se desmoronaba a pedazos. Como es apenas previsible, el fiador resultó embargado junto con el afianzado y tuvo que sostener el nombre y las arcas de la madre patria "hasta con su último maravedí". Ejemplar. Y de eso sí doy fe que no se acuerdan ni los unos con rencor, ni los otros con agradecimiento. Total, ¿a quién le importa lo que haya ocurrido dentro de esos quinientos años que se están celebrando con bombos y platillos?

LUIS H. ARISTIZÁBAL



El ojo ajeno

Colombia por primera vez
y hace medio siglo

"Este país me va a gustar", fueron las palabras que estampé en la primera carta dirigida a mis padres después de

pisar tierra colombiana¹. Había llegado a fines de diciembre de 1943, en vuelo de Panamá a Medellín, y mientras el avión de hélice daba vueltas para aterrizar en el angosto valle de Aburrá sufrí un ataque de mareo que lógicamente me habría inclinado a formarme una opinión menos optimista. Sin embargo, venía con unas expectativas muy positivas, basadas en mis lecturas de estudiante universitario, ya que por aquellos años, a diferencia de tiempos más recientes, gozaba Colombia de una imagen internacional muy de primera... es decir, entre las pocas personas que habían oído hablar del país. Se perfilaba como un oasis de paz y democracia, o como una especie de Costa Rica andina. Y en realidad me gustó; aunque no todo, por supuesto.

Con una beca para estudiar independientemente —o sea, no matriculándose en cursos sino viajando y frecuentando bibliotecas—, me quedé unos tres meses en esa primera ocasión. Visité todos los departamentos entonces existentes, salvo Norte de Santander, Huila y los de la costa, de modo que mis impresiones más fuertes y numerosas tenían que ver con el sistema de transporte interno y la infraestructura anexa, que, en realidad, dejaban muchísimo que desear. Cuando me era posible, viajaba en tren; y los trenes colombianos eran sumamente lentos, incluso los autoferros, de diseño aerodinámico pero condenados a recorrer una red de una sola vía trazada por terreno accidentado y no muy bien mantenida. Mas la lentitud constituía una ventaja para un estudiante-turista, que así tenía la oportunidad de disfrutar del paisaje y conversar largamente con otros pasajeros. En efecto, una de las gratas sorpresas de mi visita a Colombia fue la solidaridad espontánea que surgía entre los pasajeros, en parte precisamente por la lentitud del viaje. Fuesen paisas, vallunos o cachacos, casi siempre estaban dispuestos a intercambiar ideas e impresiones con los forasteros.

Otra grata sorpresa fue el variado menú que nos ofrecían las vendedoras de comida en cada estación. La cocina colombiana en general me parecía (y todavía me parece) un poco aburridora, consistente básicamente en arroz,

papas y carne dura, con escasa sazón. Entre los platos que se sirven en ocasiones especiales hay notables excepciones, pero en mis primeras andanzas casi no conocí sino lo que se servía cotidianamente en pensiones económicas y en los restaurantes tipo cafetería de almacén Tía. En fin, el único restaurante de varias estrellas que frecuenté fue la vía del ferrocarril de Girardot. En esta ruta había muchas paradas y una densidad de tráfico que atraía siempre a numerosas vendedoras (y también a algunos vendedores). Se podía comer un plato diferente en cada estación, para constituir un banquete que duraba desde tierra caliente hasta la misma sabana de Bogotá: para comenzar, digamos, comíamos una tajada de piña bien fresca; en la próxima parada, un caldo de carne con legumbres; en la siguiente, media gallina asada con papas saladas; en otro lugar pintoresco, un vaso de avena helada (bebida antes desconocida, por más que Quaker fuese una marca estadounidense); después del túnel de Sebastopol, un sabroso café en pocillo esmaltado, que tocaba devolver antes que el tren continuase su marcha; y, mientras cambiaban de locomotora en Facatativá, rematábamos con un aguardiente, para espantar el frío sabanero.



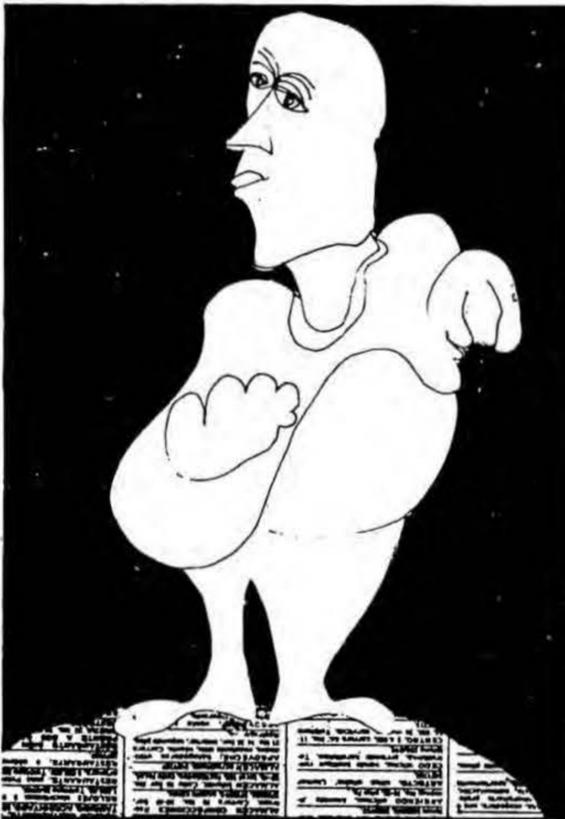
Viajar en tren fue también lección de sociología. Ya estaba familiarizado con la dicotomía de primera y segunda clases, aunque en mi propio país —que presumía de ser una sociedad sin clases— no se llamaban así a secas. En Colombia, en el ferrocarril de Antio-

quia, tropecé en seguida con la coexistencia de tres clases, lo que sugería la existencia de unas distinciones sociales más complejas. Sin embargo, lo que más me llamó la atención fue el sistema que pude observar después, en los Ferrocarriles Nacionales, cuyos trenes llevaban coches de primera y de tercera clase sin nada de segunda². La falta de un nivel de servicio intermedio parecía simbolizar una especie de estructura social que no era de las facetas más positivas de la vida colombiana por aquellos años. Pero lo más curioso de todo sucedió en un viaje que hice de Barbosa a Bogotá. Compré un tiquete de primera (lo que no era mi costumbre), porque no había de segunda y en este tren había visto que los coches de tercera tenían sólo unas largas bancas de madera paralelas, de lado y lado del vagón. Después me di cuenta de que el tren llevaba otro coche designado igualmente de tercera pero con verdaderos asientos—asiento de madera pero bastante más cómodos— y, a pesar de eso, casi desierto, mientras que los demás coches de tercera (que parecían vagones de ganado adaptados para uso humano) iban llenos. Hipoteticé que unos analfabetos habrían evitado el coche mejor porque no sabían leer su clasificación y pensaban que era de una clase superior más costosa; pero dudé que fuera ésta la única razón. Más bien me pregunté si el fenómeno no sintetizaba tal vez el grado de abnegación que a través de la historia se había inculcado en el campesinado cundiboyacense, que pensaba instintivamente que lo peor siempre era lo reservado para él.

La coexistencia de primera y tercera clase sin capa intermedia también era característica de los vapores en que me tocó viajar por el río Magdalena, a no ser que se clasificara de segunda clase la categoría denominada formalmente como "primera clase sin camarote". Con tiquete de este tipo uno tenía acceso al comedor y al salón y podía dormir en una banca en la cubierta o en catres que se disponían de noche en el salón (y de los cuales se desalojaba a los pasajeros al amanecer, quisieran o no levantarse). Como los camarotes no tenían aire acondicionado, yo prefería dormir afuera,

en la cubierta, y por eso en mis dos viajes fluviales opté por primera-sin-camarote. En el primer caso subí a bordo en vísperas de año nuevo, después de un largo viaje en tren de Medellín a Puerto Berrío que había comenzado a las seis de la mañana (los colombianos eran gente muy madrugadora, cuando de viajar se trataba). Aquella noche casi no pude dormir porque llegué con un dolor de cabeza que se agravó enormemente cuando a medianoche los tres barcos amarrados en el puerto empezaron a pitar con toda intensidad, y estuvieron haciéndolo sin cesar durante 45 minutos, (se me ocurrió entonces que los colombianos eran además, muy aficionados al ruido).

En la segunda ocasión me había decidido, en compañía de un antioqueño bogotanzado pero escaso de fondos con quien había trabado amistad en otra travesía de Medellín a Berrío, viajar por el río en tercera. Compramos tiquetes de tercera, pasamos a bordo, dimos una mirada y, en seguida cambiamos de clase. Es que en tercera uno viajaba a ras de agua, en una banca o en una hamaca, entre la maquinaria y el espacio reservado a los tripulantes; debía uno llevar su propia comida o comprarla en los puertos en que tocaba el barco; y ni pensar en dormir, por el calor y el ruido.



A decir verdad, ese modo supuestamente romántico de transporte ya había decaído bastante, por la competencia del avión (que iba acaparando el movimiento de oligarcas) y la inci-

piente mejora de las carreteras. La comida en comedor me parecía inferior a la que se compraba por las ventanillas del tren. Sin embargo, no habían desaparecido los aspectos pintorescos—una vez hicimos escala en un paraje despoblado, simplemente para reabastecer de pasto a una barcaza de ganado que empujábamos por delante— y el pasajero en barco se libraba por lo menos del humo y el hollín que desparramaban las locomotoras, como también del polvo, que era la plaga permanente que azotaba a los viajeros por carretera.



El bus no era el medio de transporte de mi predilección, y no sólo por el polvo. La única carretera interurbana más o menos buena que conocí era la que unía a Bogotá con Facatativá; por lo demás, perfectamente superflua, porque uno podía hacer el mismo viaje en tren. Frecuentemente, en bus se andaba por caminos que en ciertos trayectos parecían más bien arroyos secos, a una velocidad máxima de veinte kilómetros por hora; y entre Ibagué y Armenia un chofer tuvo que detener el vehículo porque brincaba de tal manera que no lograba encender su cigarrillo. Menos mal que no me sucedió lo que a un compañero de viaje, quien me contó cómo, en un viaje de Pasto a Popayán, el chofer hizo una parada no programada de cuatro horas, en algún pueblucho, para acostarse con una pasajera.

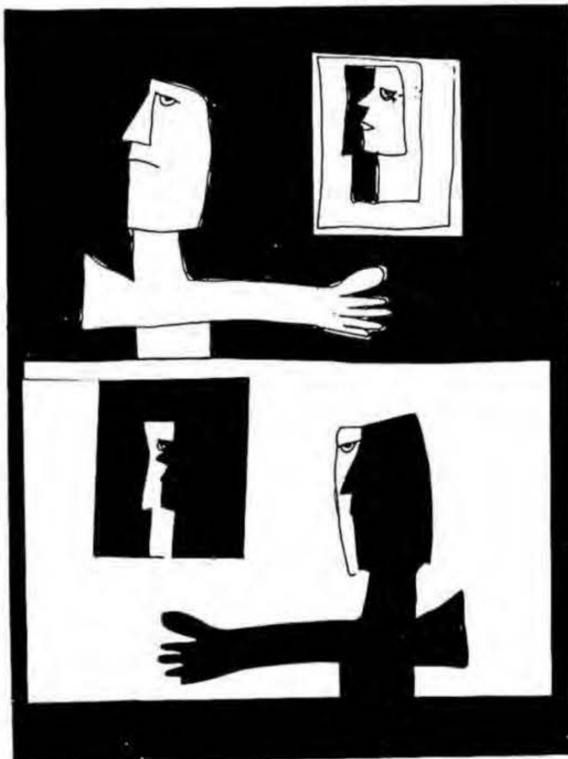
Casi tan sorprendente para mí fue la red de retenes que en distintos sitios detenían el tráfico de buses y camiones con el fin de someter a pasajeros y carga a una requisita arbitraria. Aun

antes de tropezar con el primer retén vial me habían amonestado sobre la necesidad de presentarme con pasaporte ante la policía en cualquiera ciudad donde tenía la intención de pasar más de una noche, y suponía que el llevar un control nominal de los pasajeros en bus tendría el mismo propósito, que no sabía si era de seguridad externa (por estar Colombia también comprometida en la segunda guerra mundial), o de seguridad interna, o simplemente porque sí.

No tardé mucho en averiguar el principal propósito, en lo que a inspección de mercancías se refería. Se trataba, por supuesto, de evitar el contrabando, no de géneros venezolanos o ecuatorianos, sino de licores del departamento vecino. Esto, a su turno, me sirvió de lección de ciencia política, porque contrastaba con la ausencia de controles similares de un estado a otro en EE.UU. o México, dos países de organización formalmente federativa, aun cuando México, en la práctica, tenía un régimen fuertemente centralizado. Es que los departamentos colombianos, en lo referente al sistema de rentas, eran más "soberanos" que los estados federados del norte. Por otra parte, más de una vez tuve por compañeros de viaje a "colectores de rentas" de diferentes departamentos, que de hecho no eran sino vendedores de aguardiente. Gracias a ellos, pude saber lo importante que era en Colombia el consumo de licores para la educación de los niños y la curación de los enfermos. O, como me explicó un agente de la aduana de Buenaventura, por donde salí del país, los estibadores del puerto eran unos "buenos ciudadanos" precisamente por su alto consumo de licor.

Claro está que muy pocos de los buses en que yo viajaba lo eran en sentido estricto. Algunos eran del tipo "chiva", con bancas en vez de asientos, y abiertos por los dos lados para mejor saborear el polvo; había camiones de carga con asiento ancho por delante que compartía el chofer con unos cuantos pasajeros; e infinidad de combinaciones posibles. Los "mixtos" eran casi los únicos que recorrían las rutas de poco tráfico, como la de Popayán a Pasto, y eran los que mejor se prestaban a la economía informal

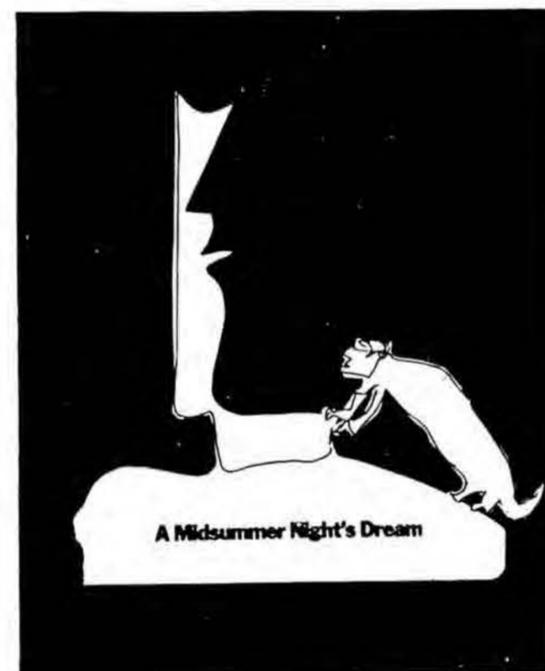
del transporte. Una modalidad de ésta consistía en el recibo, por parte de los choferes, de pasajeros sin tiquete ("canarios" se llamaban), que no figuraban en las listas entregadas en el retén, que viajaban escondidos en la sección de carga (es decir, en la "jaula") y el valor de cuyo pasaje se embolsillaba el chofer. Tal valor se regateaba entre pasajero y chofer, aunque no faltaban los bondadosos que dejaban viajar gratis a quienes manifiestamente no tenían con qué pagar. Se ponía una sola condición: había que bajarse del vehículo antes de llegar al retén final.



A pesar de la fama de diferenciación regional que tiene Colombia, la mayoría de los pueblos y ciudades por donde pasaba parecían tener un aspecto bastante similar: una gran plaza central semidesierta, salvo en días feriados o de mercado; unas cuantas construcciones modernas de ladrillo o de cemento armado sin carácter arquitectónico específico; un mercado público tan pintoresco como insalubre; calles y carreras monótonamente numeradas de acuerdo con un patrón uniforme nacional. Por supuesto, había excepciones. Popayán me encantó a primera vista, y también Bucaramanga por su flora y clima y casas blanqueadas, aun cuando el interés histórico consistía sólo en placas recordatorias de visitas del Libertador. Cartago, aunque de apariencia somnolienta, ostentaba casas y calles bien arregladas y un hotel turístico de lujo a donde llegué por equivocación pero que por suerte sólo cobraba seis dólares y

medio por día, la comida incluida. Sin embargo, la ciudad que más me gustó fue Medellín, la primera que visité y a la que volví después.

Medellín no igualaba ni de lejos a Popayán en atractivos históricos, y sus edificios modernos no me llamaron mucho la atención. El que más me llamó fue el edificio del correo nacional... por la extraordinaria fealdad de su decorado de ladrillo a medio terminar (fue, además, donde por primera vez tropecé con la curiosa separación entre correo "nacional" y correo aéreo, que se despachaba desde otro parte. Mas en general la capital antioqueña ofrecía un ambiente de orden y de pujanza poco comunes, exactamente de lo que tenía fama. Era la única ciudad en la cual el cine siempre comenzaba a la hora anunciada. Fácilmente constaté, además, la superioridad de sus servicios públicos: mientras que en Bogotá la semioscuridad, aun en calles céntricas, me infundía cierto temor al pasar a horas avanzadas de la noche, en Medellín, gracias a su excelente alumbrado, se respiraba un aire de seguridad. En otro orden de cosas, se confirmaba el espíritu independiente de los antioqueños, por el hecho mismo de que Medellín no había aceptado mansamente la total erradicación de nombres propios de sus calles. Y como prueba más bien folclórica, hasta vi a un hombre paseando por la calle con una pancarta en la espalda, que rezaba simplemente: "Civismo".



Aunque no era mi ciudad predilecta, fue en Bogotá en donde pasé más tiempo. Además de un alumbrado público deficiente, adolecía de un

clima inclemente, todavía no amortiguado por una benigna contaminación atmosférica. Como nunca estuve en una pensión con agua caliente (si es que las había), abandoné la costumbre de bañarme cada dos días, en favor de un baño semanal... y sólo me atreví a lavarme el cabello cuando bajé a tierra caliente. Pero había muchas cosas que ver y hacer; era sin duda la ciudad más interesante. Y a diferencia de lo que me dijeron algunos provincianos, los bogotanos que conocí eran gente franca y amable. Honrada también, aunque el dueño de la primera pensión en que me alojé, santandereano si bien recuerdo, ejercía personalmente el oficio de portero, supuestamente porque no podía confiar en ningún nativo de la gran ciudad.



Cabe añadir que el único intento de estafarme (por lo menos de que yo tuviera conciencia) sí me ocurrió en Bogotá. Una vez, mientras leía el diario en el parque de la Independencia, se me acercó un individuo y trató de venderme un billete de lotería, que en realidad era un billete de la semana anterior no premiado, y a cuya fecha él había hecho una discreta "corrección". No estaba al tanto de saber él que una de las cosas que más me gustaban de Colombia era la multiplicidad de loterías oficiales, y que casi ningún día dejaba de comprarme mi fracción; así que yo sabía perfectamente que el color del billete ofrecido correspondía al sorteo anterior, y no caí en la trampa. Se trataba, en todo caso, de un intento de fraude tan burdo que no lo tomé muy en serio; a mi

modo de ver, no contradecía la honradez de los colombianos en general³.

En fin, como queda dicho, lo que más me gustó de Colombia fue su gente, al parecer "siempre a la orden" y de una extremada cortesía. Pude observar, por ejemplo, que las personas a cada rato ofrecían cigarrillos a amigos y desconocidos, que nunca dejaban de aceptarlos aunque fuera para fumarlos después; y cierto joven hasta me rogó que tuviera "la fineza" de aceptar su oferta. Se notaba, así, una gran "fineza" de costumbres, que bien cuadraba con la afición nacional (todavía vigente en ese entonces) por la poesía, que llenaba los suplementos dominicales de los diarios y que recitaban borrachos en el tren, además de varias personas que conocí. Además, dondequiera que iba, encontré a personas que espontáneamente se ofrecían para acompañarme a ver los sitios turísticos (o para ir conmigo al cine, otra pasión nacional).

Releyendo las cartas de mi primera visita, quedo asombrado del número de personajes que me impresionaron lo suficiente como para que escribiera sobre ellos: desde el pequeño sobrino del dueño de pensión en Popayán que me ensalzaba las playas de Buenaventura (de donde él era y a donde fui después para decepcionarme) hasta el jesuita, profesor de la Javeriana, que me advertía, desde la baranda del barco fluvial, quién era comunista en tal o cual pueblo ribereño. Un factor que obviamente facilitaba tanto intercambio cultural era la proverbial buena dicción de los colombianos, de modo que pude entender sin grandes dificultades a personas de clase obrera lo mismo que a profesionales (reitero que a la costa no fui), pero estaba por medio también cierta accesibilidad humana que no olvidaré.



Claro está que algunos se habrán interesado en conversar conmigo por pura curiosidad, pues no era nada común ver a un joven estadounidense peregrinando por Colombia. A veces me preguntaron si era alemán, y más veces todavía tuve que explicar exactamente por qué no estaba en la guerra⁴. Pero la pregunta que se me hacía con más frecuencia tenía que ver con la religión: si yo era o no católico y si creía en la Virgen, lo que equivalía casi a lo mismo. Los niños casi nunca dejaron de averiguar estos detalles, pero no eran los únicos, y no es que haya andado de preferencia con gente mojigata sino que eso de ser católico (aunque de manera superficial) tenía un peso muy específico en el modo de ser colombiano... obviamente mucho más que hoy día.

Otro tema recurrente era si no podría dar unas lecciones de inglés a mis conocidos colombianos. Esto no era muy practicable cuando me quedaba en un solo lugar tan poco tiempo, pero en Bogotá organizamos una serie de tertulias informales con huéspedes de la pensión y familiares de su dueño, que desconfiaba tanto de los bogotanos, y a cambio de mis explicaciones de frases en inglés ellos me entretenían con los últimos chismes políticos y con chistes verdes (aunque me daba pena confesarlo, no siempre comprendía los unos ni los otros). Por lo demás, el afán de aprender inglés era una sola faceta del interés más generalizado en lo estadounidense. Sólo raras veces tropecé con alguien que hubiese estado en mi país; pero los colombianos eran casi todos aficionados al cine, la mitad de las películas que se exhibían eran de procedencia estadounidense y, sin lugar a dudas, era éste el principal canal de penetración cultural. Solo hay que añadir que influencia cultural no necesariamente se traducía en apoyo político, pues la actitud más común frente a la guerra mundial parecía ser de indiferencia, y con bastante frecuencia se me echaba en cara —por más que se hiciera en tono amistoso— lo de Panamá.

Hubo un barbero en Bogotá que me expresó que los Estados Unidos le habían *comprado* Panamá a Colombia, como si fuera una transacción perfectamente normal, pero éste fue un caso

excepcional. Y con respecto a la guerra mundial, lo que más me impresionó fue la reacción de los asistentes a cine en Medellín cuando en el noticiero aparecieron "los cuatro grandes" de la causa de los aliados. Para Chiang Kai-shek y Stalin, hubo explosión de aplausos; para Roosevelt y Churchill, total silencio. Al parecer, las colectividades china y comunista sentían gran entusiasmo por sus héroes, y no descarté que Chiang despertara simpatías simplemente por ser víctima del imperialismo y no ser jefe de una verdadera gran potencia. A los líderes de los países anglosajones nadie los silbó, como habría sucedido si los godos de la Montaña hubieran sido tan profascistas como decían los liberales; pero la apatía del público dejaba ver que la propaganda del Buen Vecino no había calado muy hondo en la conciencia colombiana.

Afortunadamente, a mí se me recibió en Colombia como vecino con minúscula, no responsable de la política estadounidense ni de la actualidad ni del pasado... en fin, como un individuo más con quién compartir un viaje o a quién hacer preguntas. Fue el comienzo de una larga amistad con Colombia.

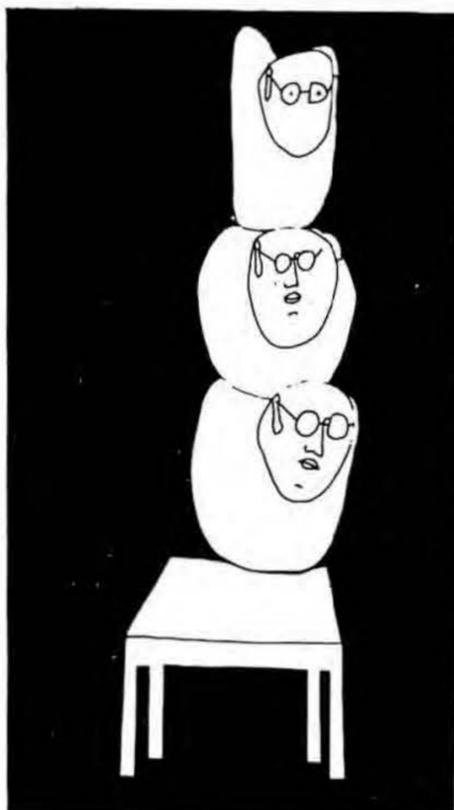
DAVID BUSHNELL

¹ Carta del 2 de diciembre de 1943, desde Medellín. Este reportaje se fundamenta en cartas de este mismo género (pertenecientes a mi archivo personal), complementadas con recuerdos de carácter general.

² Años después me enteré de que la segunda clase había desaparecido precisamente durante la Revolución en Marcha de Alfonso López, dizque para simplificar y agilizar la operación de los trenes.

³ Por primera vez en 1985 sufrí un robo, en plena carrera séptima, a mediodía, pero el ladrón me pidió que lo disculpara y, después de recobrar mi presencia de ánimo, no pude negarme a ello.

⁴ Tenía dispensa médica del servicio militar. A propósito, no era espía.



Premio Casa de las Américas

La Casa de las Américas convoca a la XXXV edición de su premio literario. Se pueden enviar libros inéditos en los géneros de cuento, poesía y ensayo histórico-social para la primera categoría; y para la segunda que corresponde a literatura infantil y juvenil, literatura brasileña, literatura caribeña en inglés o creole y literatura indígena.

Invita también a participar en el Premio Extraordinario de ensayo sobre estudios de la mujer creado con el fin de celebrar el centenario de nacimiento de Camila Henríquez Ureña.

Para los premios podrán participar los autores latinoamericanos y caribeños naturales y naturalizados, y los ensayistas de cualquier país con obras sobre tema latinoamericano o caribeño escritas en español o portugués, o traducidas a alguna de estas lenguas.

Las obras deben enviarse plenamente identificadas, mecanografiadas a doble espacio, en tres copias, antes del 30 de noviembre de 1993, a la Casa de las Américas (3era. y G. El Vedado, La Habana 10400, Cuba), a cualquiera de las embajadas de Cuba, o a Casse Posal 2, 3000, Berna 16, Suiza.

Los premios serán de 3.000 dólares o su equivalente en la moneda nacional que corresponda, y la publicación de la obra.

Concurso de ensayos

La Secretaría Ejecutiva del Convenio Andrés Bello convoca al concurso de ensayos *El pensamiento integrador de Andrés Bello*, con el fin de mantener vigente el concepto integracionista que inspiró al maestro Andrés Bello.

El concurso está abierto desde el 10. de junio de 1993 hasta enero de 1994.

Premio Internacional de Poesía

La Casa de Poesía Bonalde convoca a escritores de lengua castellana que hayan publicado libros de poesía entre enero de 1991 y diciembre de 1992 al Premio Internacional de Poesía Pérez Bonalde. Los interesados pueden enviar 6 ejemplares de su libro a la Casa de Poesía Bonalde, Avenida Luis Roche, cruce con tercera transversal, Casa Rómulo Gallegos, Urbanización Altamira, Caracas 1062, Venezuela, o al apartado de correos 60926, Chacao, Caracas 1060, Venezuela.



Guiones cinematográficos

El Diario La Nación de Buenos Aires convoca concursos de guiones cinematográficos, cuentos, ensayo y fotografía periodística para todos los escritores de habla hispana o extranjeros que dominen el idioma español. Mayores