



C.H. Simmonds y los comienzos de la navegación a vapor en el alto Cauca

GERMÁN PATIÑO

Periodista: Investigador de Cedetrabajo en historia de Colombia

Fotografías: Germán Patiño

I

EL BARON ALEXANDER VON HUMBOLDT se maravilló al contemplar el valle geográfico del río Cauca, hasta el punto de suponer que en él debió de quedar situado el paraíso terrenal, si en alguna parte hubo de estar. No podía imaginarse, luego de que ello sucediera, que mucho tiempo después, cuando ya su nombre estaba asociado a la corriente oceánica fría que recorre de un extremo a otro la costa occidental de la América del Sur, un compatriota suyo escogería este escenario, tras un largo deambular por el trópico, para terminar sus días y realizar su obra más importante: introducir la navegación a vapor en el río Cauca.

Este suceso, inédito para la mayoría de los colombianos, con todo y su relevancia, por tratarse del segundo río del país y de la región que está considerada como una de las más fértiles de la tierra, es aún poco conocido en la propia ciudad de Cali, la capital del Valle del Cauca, con ser que ella fue puerto fluvial de vapores durante cerca de cincuenta años. Eustaquio Palacios, en un artículo del periódico *El Ferrocarril*, narró con maestría las sensaciones de un pasajero, a bordo del vapor Cauca, en el trayecto comprendido entre Puerto Simmonds y Puerto González (Roldanillo), a principios de 1896¹. Este escrito y otros del médico Evaristo García, del viajero francés Jorge Brisson y del general Rafael Reyes, son los pocos testimonios conocidos de la navegación a vapor en el río Cauca en su primera época. Y en general puede decirse que constituyen las escasas comprobaciones directas de todo el período de transporte fluvial con uso de calderas en el valle del mismo río.

Aparte de unos cuantos relatos aparecidos en suplementos dominicales y en revistas como *Occidental* y *Despertar Vallecaucano*, plagados de imprecisiones en fechas, nombres e información histórica, lo sucedido con esta navegación en el llamado alto Cauca es asunto esotérico. Muy particularmente se ignoran las circunstancias, dataciones y personajes que iniciaron esta actividad y abrieron el camino para su intenso empleo en los dos primeros decenios del presente siglo. El investigador tiene, sin embargo, una deuda contraída con aquellos relatos, que, aunque subjetivos e incompletos, llaman la atención sobre el tema.

La navegación a vapor fue uno de los factores que explican la integración y posterior desarrollo de la región vallecaucana. Si algo es frecuente en el examen de los archivos históricos del siglo pasado, es la queja reiterada de los

Página anterior: La navegación a vapor en el río Cauca comienza alrededor de 1883 (El vapor Manizales frente a la Avenida de Cachinubos).

¹ Eustaquio Palacios, "Un paseo por el Cauca", en *El Ferrocarril*, 21 de febrero de 1896.



*Amanecer a principios del siglo
en Puerto Mallarino, Juanchito*

habitantes del valle por la falta de vías de comunicación, no solo de la comarca con el exterior, por Buenaventura, y con el interior de Colombia, por las montañas del Quindío, sino de los diferentes poblados del propio valle entre sí. Richard Preston, autor de un estudio sobre la historia vallecaucana en el lapso transcurrido entre 1851 y 1880, señala en una página bellamente escrita la tragedia de este aislamiento y las dificultades para la comunicación ².

Remontándonos a un siglo atrás, cuando no existían las carreteras, ni las vías férreas, ni la misma navegación por vapor, el valle de hoy resultará una especie de mundo perdido, encajonado por altas montañas, algunas de las cuales bordean los cuatro mil metros de altura, atravesado de sur a norte por el gran río, amo y señor de las llanuras adyacentes, a las que anega año tras año, en los copiosos inviernos ecuatoriales. Los caminos se vuelven intransitables a tal punto que, en cierta ocasión, Santiago Eder resolvió, en vez de devolverse a Palmira desde Cali, viajar de allí a Londres, que le pareció más fácil ³.

En una situación tal, es evidente que el desarrollo de vías de comunicación se constituía en prerequisite de cualquier tipo de desenvolvimiento material. Y

² Richard Preston H. "El crédito y la economía, 1851-1880", en *Sociedad y economía en el valle del Cauca*, t. IV, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1983, pág. 15.

³ El Ferrocarril, 10 de enero de 1890.



así fue. El ferrocarril del Pacífico, la navegación a vapor y la construcción de carreteras se erigieron en los medios para resolver el problema del aislamiento y superar el freno a la producción. De ellos, la navegación en el río Cauca fue el primero en utilizarse plenamente. No sólo sirvió como vehículo para aumentar el volumen del comercio, facilitar el traslado de pasajeros y crear un sentimiento de integración entre los habitantes del valle comprendido entre Cali y Cartago, sino que es una característica de la historia regional, que como tal ha pasado inadvertida y sus orígenes permanecen en el olvido.

Mercado de balsas de guadua procedentes de Puerto Tejada, Juanchito, a comienzos del siglo.

A grandes rasgos puede señalarse la existencia de unos períodos bien definidos en la historia de la navegación a vapor por el río:

1. Los comienzos, comprendidos entre 1883 y 1896, signados por las actividades de Carlos H. Simmonds y el vapor Cauca;
2. El auge, entre 1905 y 1906, con la botadura de los vapores Caldas y Sucre, la inauguración de una pintoresca y singular línea de tranvía de Cali a Juanchito en 1910 y el naufragio del vapor Cabal en 1924; y,

3. La declinación, desde entonces hasta 1930.

De estos tres períodos, el menos conocido es el primero. Se desconoce, por ejemplo, que el 29 de febrero de 1988 se cumplieron cien años del viaje inaugural del vapor Cauca, centenario que pasó inadvertido. A ello han contribuido las imprecisiones de los pocos que se han ocupado en el tema.

Ni uno solo de los artículos de *Despertar Vallecaucano* alude a los orígenes de la navegación a vapor. Alberto Aguayo, que escribió sobre el asunto en 1964, yerra respecto a la fecha en que se fundó la Compañía para Navegación a vapor por el Cauca, yerra en el nombre del vapor que comenzó los recorridos entre Cali y La Virginia y desconoce el papel de C.H. Simmonds en este acontecimiento ⁴.

Incluso un historiador tan bien documentado como Richard Preston se equivoca en la fecha, aunque no en el significado de la navegación a vapor, cuando afirma que “el comercio ribereño y la comunicación permanente no se desarrollaron hasta 1887, cuando se bautizó el primer vapor” ⁵. Quien más se ha acercado es Gonzalo París Lozano, aunque falla en la nacionalidad de Simmonds y en la fecha del primer viaje exitoso de un vapor por el río Cauca. Pero su resumen es, sin duda, aproximado a la realidad ⁶.

¿Quién era Carlos H. Simmonds? ¿Cómo inició la navegación a vapor por el río Cauca? ¿Cuáles fueron las dificultades por superar y las circunstancias que rodearon los comienzos de esta actividad? ¿Qué impacto tuvo en la sociedad vallecaucana de la época? La respuesta a estos interrogantes nos ayudará a comprender los orígenes de un acontecimiento que de alguna forma signó el futuro del valle del Cauca y que hoy se encuentra en la penumbra.

II

⁴ Alberto Aguayo, “La navegación en el río Cauca”, en revista *Aladino*, núm. 61, Cali, octubre de 1964, pág. 25.

⁵ Richard Preston H. *Op. cit.*, pág. 16.

⁶ Gonzalo París Lozano, “Vistas y aspectos del departamento del Valle”, en *Boletín de Historia y Antigüedades*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, vol. 36, núms. 420-422, pág. 707, octubre a diciembre de 1949.

⁷ Salvador Camacho Roldán, “Notas de viaje”, citado en *El Ferrocarril*, 13 de septiembre de 1895.

⁸ Henry Simmonds Pardo, conversación sostenida por el autor con un nieto de C.H. Simmonds —quien reside en Popayán y desempeña el cargo de director del periódico *El Liberal*—, el 27 de febrero de 1988. La mayoría de los datos biográficos son producto de esta entrevista.

Carl Hauer Simmonds nació en Eisenach (Alemania) en enero de 1825; vino a las Antillas muy joven —de unos veinte años— y comenzó a trabajar en el comercio; contrajo matrimonio con Rosa Simmonds, quien era de su misma familia; pasó después, en 1848 más o menos, a la Nueva Granada y se consagró a negocios de carácter comercial e industrial, con preferencia por las actividades náuticas, en Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, con tanta resonancia que de él se dijo que “ha sido el comerciante más activo, emprendedor y liberal que tuvo la Costa Atlántica, en la que impulsó poderosamente todos los ramos de trabajo útil” ⁷.

Simmonds sufrió grandes pérdidas en empresas aventuradas en la costa del mar Caribe, y de allí pasó a Lima en busca de mejor suerte. Descubrió la utilidad que podía sacarse del corozo de la tagua, o marfil vegetal, que llamaban entonces, y despachó gran cantidad de él a Europa, rehaciéndose económicamente y alcanzando gran riqueza. En 1880 aparece en Popayán, firmando una escritura, al lado de Julián Trujillo ⁸.

Este alemán poseía, en alto grado, espíritu de empresa, capacidad de trabajo y alma de aventurero. Era inevitable que impactara fuertemente a la bucólica sociedad caleña de entonces, y de él llegó a decirse que influía en tal grado que “el comercio, la agricultura, la ganadería, las artes mecánicas: todo daba muestras de la actividad, el movimiento y la vida que Simmonds les comuni-

caba con su dinero y sus consejos”⁹. Fue el representante exclusivo, para el Estado del Cauca, de un producto que se vendía como pan caliente: la emulsión de Scott.

Se trataba, entonces, de un personaje que tenía por qué dejar marcada su impronta, aunque no hubiese sido el iniciador de la navegación a vapor, hecho éste por el que más se le recuerda. Había llegado a Cali un hombre con espíritu de empresa, que traía consigo innovaciones técnicas, comprendía la importancia de la actividad productiva, requería para sus propios negocios el ensanchamiento de la actividad comercial y, además, era dueño de una gentil personalidad. Su nombre quedó asociado a su ciudad adoptiva: “Cali es un río largo, una iglesia grande y un señor Mister Simmonds”¹⁰, se llegó a decir.

III

Antes de la introducción de los vapores, el río Cauca era navegado por canoas y balsas, de una manera lenta y al estilo neolítico: tan solo río abajo. En épocas precolombinas prestó una utilidad similar, y los gorriones circulaban en canoas, dedicados a labores de pesquería a todo lo largo del valle caucano. Fueron los españoles quienes convirtieron las balsas en el medio rutinario de tránsito por el río.

Este tipo de navegación arcaica resolvía, a pesar de todo, problemas importantes de intercambio comercial y era fuente de sustento para parte de la población. Aníbal Galindo afirma que en 1874 se transportaron ocho mil cargas que conducían mercancías extranjeras, sal marina, cacao, azúcar, maíz, etc.; al finalizar el viaje en Anacaro (Cartago) desbarataban la balsa y vendían las guaduas¹¹.

Este tipo de navegación siguió prestando sus servicios hasta bastante después de la introducción de los primeros vapores y se prolonga en el tiempo de tal modo, que aún hoy hay balsas que viajan río abajo, desde Suárez (Cauca) hasta Juanchito, trayendo guadua y caña brava; y en canoas la gente de Puerto Mallarino extrae arena del fondo del río. Alejandro Sarasti ha relatado cómo eran las balsas que navegaban el Cauca a principios de siglo¹².

Panorama similar debió de contemplar Herr Simmonds cuando llegó al valle. Para un hombre formado en la sociedad moderna de entonces y con la educación que poseía en materias navales, toda esta actividad alrededor del río revelaba las grandes posibilidades de la navegación a vapor.

Esta idea, de la cual él se convertiría en el motor principal, bullía también en la mente de otras personas, preocupadas por el desarrollo regional. Desde 1870, Manuel Dolores Camacho, uno de los ciudadanos más progresistas del valle, había distribuido un prospecto en el que pedía “la organización provisoria de la sociedad anónima para la navegación a vapor en los límites del Estado”¹³.

Es conveniente comprender que no se trataba de una aspiración utópica, sino de una necesidad creada por el creciente volumen de comercio. A Buenaventura llegaba gran parte de la mercadería extranjera que consumía la región caucana y la naciente zona cafetera del viejo Caldas. Un informe del consulado de los Estados Unidos en Buenaventura sirve de muestra:

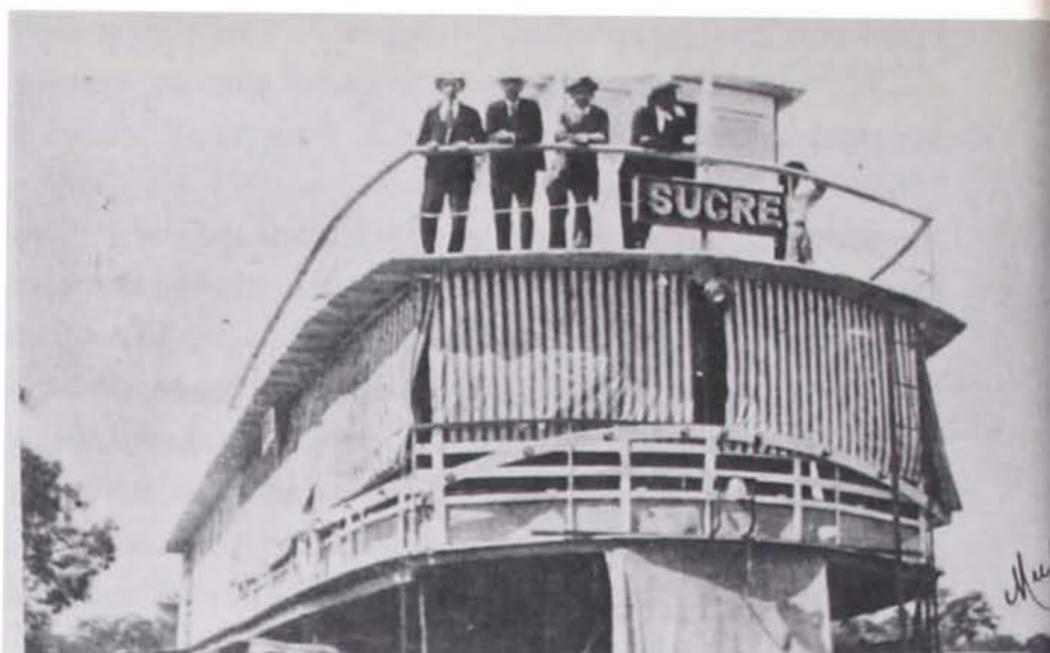
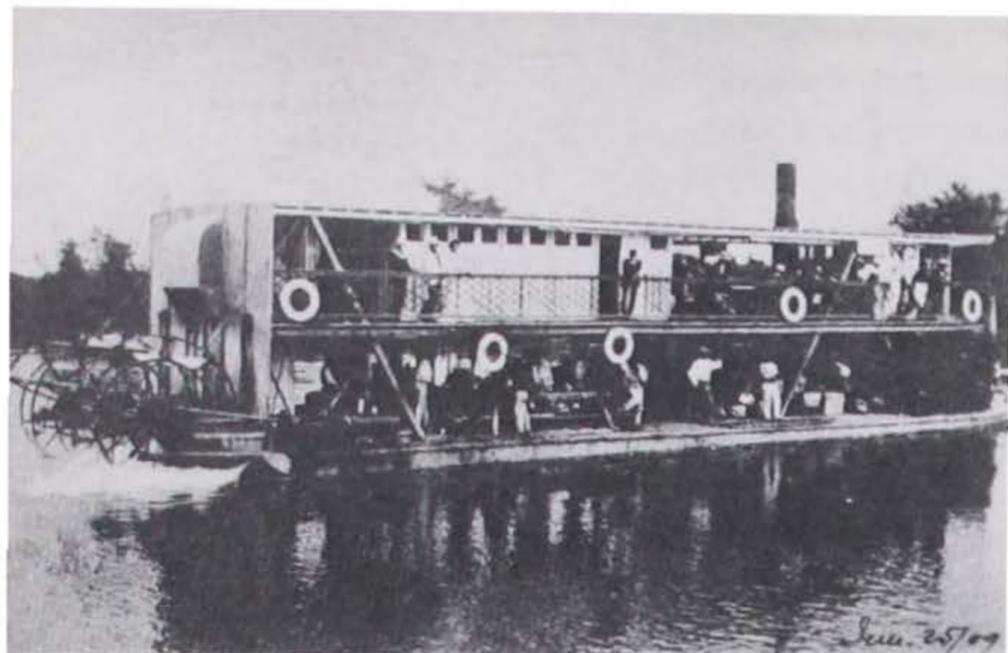
⁹ El Ferrocarril, 13 de septiembre de 1895.

¹⁰ *Ibid.*, 30 de diciembre de 1892.

¹¹ Aníbal Galindo. Estadística, en Alberto Pardo Pardo, *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo, 1972, pág. 371.

¹² Alejandro Sarasti, “Cuando el Cauca era un río”, en revista *Despertar Vallecaucano*, Cali, julio-agosto de 1972, núm. 34, pág. 15.

¹³ Richard Preston H. *Op. cit.*



Vapor Sucre en el río Cauca y detalle de la proa del vapor.

Relación de las exportaciones hechas
por el Estado del Cauca con destino a Nueva York,
durante el año 1882:

ARTICULO	PESO	VALORES
Cacao	780.705 lbs.	\$ 210.329,75
Cueros	550.010	101.381,00
Quina	210.400	90.025,00
Caucho	100.094	96.755,80
Café	61.283	10.400,25
Crin	850	156,10
Cónsul interino:	R. Zawadsky T.	\$ 449.038,80 ¹⁴

Al mismo tiempo, el capital consignado en el Banco del Cauca era de \$ 74.975 ¹⁵. Del informe consular vale la pena destacar la importancia que comenzaba a adquirir el café como producto de exportación.

Cali era punto obligado de tránsito de estos productos, amén de los que venían de Buenaventura. El transporte a lomo de mula, en balsas o a espaldas de peones era completamente insuficiente. Comenzaba a ser más importante, con la naciente prosperidad cafetera, el intercambio comercial entre el valle y la región quindiana. Y sin duda el río Cauca era la vía natural para atender al acarreo de las crecientes cantidades de carga. Máxime cuando el Ferrocarril del Pacífico se hallaba atascado en Córdoba, el del Cauca era apenas un sueño y no existía en el valle nada que pudiera considerarse como un camino carretable.

Con este telón de fondo y animados por lo que se veían como excelentes perspectivas, fue constituida la Compañía para Navegación a Vapor en el río Cauca, en 1883 ¹⁶.

Simmonds, con su entusiasmo contagiante impropio de un hombre que se acercaba ya a los sesenta años, convocó a su alrededor las voluntades y los capitales de los más importantes personajes de la época en torno a esta

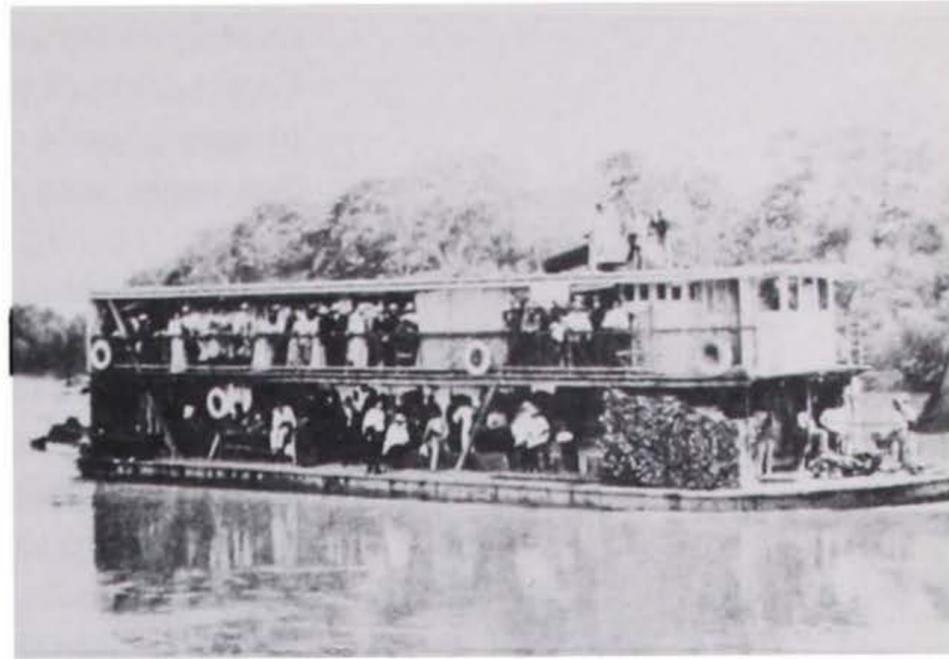
¹⁴ El Ferrocarril, 16 de marzo de 1883.

¹⁵ *Ibid.*, 9 de febrero de 1883.

¹⁶ *Ibid.*, 16 de marzo de 1883.



El Sucre listo a partir de Buga, en Mediacanoa (Fotografía de Jaime Fernández de Soto).



Viaje a Cartago, en el Vapor Sucre (Fotografía de Jaime Fernández de Soto).

empresa. Nombres como Santiago María Eder, Angel María Borrero, Juan de Dios Ulloa, Belisario Zambrano, Bartolomé Chávez, etc., parecían garantía de la pronta concreción de la navegación a vapor. En realidad, allí comenzaría un viacrucis que duraría casi cinco largos años antes que los vallecaucanos pudieran escuchar el agudo pito del vapor sobre el río. Poco importó que al frente de la empresa se colocara un hombre de las capacidades de Simmonds, o que fuera socio de ella alguien con la visión de Santiago Eder. El proyecto de navegación a vapor se inició con un estruendoso fracaso y estuvo a punto de ser abandonado por completo.

IV

Herr Simmonds tenía dos alternativas: importar algunas partes esenciales de un buque y construir el resto aquí, lo cual era poco menos que imposible, o encargar el vapor completo a Europa, traerlo vía estrecho de Magallanes, transportarlo a orillas del Cauca, armarlo allí y echarlo a navegar, lo cual parecía del todo imposible.

Para fortuna suya, un grupo de empresarios bugueños fundó la "Sociedad de Navegación por el río Cauca" y comisionó al italiano Felipe Crosti para que trajera de California el casco y la armazón de un vapor y lo ensamblara en el puerto de Media Canoa ¹⁷. Pero Crosti había hecho un mal cálculo: aquí no estaba en la costa Caribe, donde se podía dirigir con éxito el montaje de un barco, pues se contaba con operarios que poseían cierta calificación técnica y experiencia en la construcción naval, sino en un valle aislado del mundo, donde la falta de un tornillo o una tuerca podía detener completamente un proyecto productivo. La operación resultó fallida. No puede comprenderse el fracaso de este intento de los empresarios bugueños y Felipe Crosti, si no se conocen al mismo tiempo las condiciones de insuficiencia en que les tocó trabajar. Una nota publicada en *El Ferrocarril* en 1884, en la que se lamenta el periodista de que en el valle nadie, a excepción del estadounidense Juan Mac June, el danés Jacobo Jensen y el lituano Santiago Eder, construya y utilice para el transporte carros de rueda tirados por caballo, muestra mejor que cualquier alegato el grado de atraso de la comarca vallecaucana ¹⁸.

En estas condiciones, lo extraordinario hubiera sido que Felipe Crosti se saliera con la suya y el vapor, al que llamaron Caldas, navegara. Pero no, la caldera no funcionó y el buque naufragó, dañándosele además el casco. Esta

¹⁷ Phanor Eder, *El fundador: Santiago M. Eder*, Bogotá, Editorial Antares, 1959.

¹⁸ *El Ferrocarril*, 23 de mayo de 1884.

experiencia no constituyó, pues, el principio de la navegación a vapor en el río Cauca, sino el primer fracaso en el intento de introducir este “elemento de progreso” en la región. El 4 de febrero de 1884 se efectuó el viaje inaugural de este vapor, según Eder.

El desastre del Caldas no dejaba otra alternativa, si se quería persistir en el propósito de navegar el río, que importar de Inglaterra un buque completo. Como algunos socios de la compañía de Simmonds habían invertido también en la empresa de los bugueños, la pérdida sufrida los hacía renuentes a seguir adelante; era necesario convencer a aquellos a quienes les parecía imposible el traslado de un vapor hasta el Cauca; y animar a los que comenzaban a mostrarse escépticos frente al resultado final de la empresa. Además, algunos articulistas, al mismo tiempo que censuraban a quienes tomaban el fracaso del Caldas como una muestra de la imposibilidad de introducir la navegación a vapor en el río, recomendaban como solución la refacción del buque averiado ¹⁹.

Había que luchar en dos frentes: contra aquellos que pugnaban porque se abandonara el proyecto y contra la opinión de quienes veían la salida, no en la importación de un vapor completo, sino en el arreglo del deteriorado e imperfecto Caldas.

Simmonds se puso al frente de esta labor y resolvió uno a uno los problemas. Logró que Bartolomé Chávez aportara el capital faltante para continuar adelante con la empresa sin que los demás accionistas tuvieran que poner un solo peso ²⁰. Se puso en contacto con Londres y encargó un vapor apropiado para el río Cauca. En mayo de 1884 la prensa avisaba de una carta de los señores A.I. Henry & Co. en la que se da noticia del “próximo embarque del magnífico vapor de acero Cauca, construido por los respetables señores Yarrow & Co., en Londres” ²¹.

Esta noticia puso de nuevo en efervescencia a la región, levantó los ánimos a los socios escépticos y, en espera del buque “con todas las mejoras modernas y fuerzas adecuadas para las aguas de nuestro río”, se olvidaron del maltrecho Caldas, así como de su naufragio.

Conviene aclarar que los vapores fluviales se mandaban construir “a la medida”, es decir, ajustados a las características de cada río, y ello hacía necesario tomar datos precisos en el tramo navegable del Cauca. Esta labor la realizó Francisco Javier Cisneros, cubano, quien dirigía entonces la construcción del ferrocarril del Pacífico. Cisneros se trasladó en canoa hasta Anacaro, el puerto de Cartago, partiendo del Paso del Comercio, donde hoy queda el puente del mismo nombre, en la vía que une a Cali con Palmira ²².

¹⁹ *Ibid.*, 14 de abril de 1884.

²⁰ *Ibid.*, 16 de diciembre de 1887.

²¹ *Ibid.*, 16 de mayo de 1884. La Yarrow & Co. tiene su sede en Glasgow (Escocia), no en Londres.

²² *Ibid.*, 16 de enero de 1885.

²³ *Ibid.*, 8 de agosto de 1884.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ *Ibid.*

Todo estaba listo para recibir el “magnífico vapor de acero”, y la población ávida de noticias alrededor del traslado del buque hasta Buenaventura. El Ferrocarril no cesaba de informar con frases de este tenor: “el vapor existe: actualmente [...] están embarcándolo, en piezas en Liverpool ... ” ²³.

Y agregaba: “ese vapor ha sido construido expresamente para el río Cauca” ²⁴ y “es sólido, elegante y capaz y será regido por un ingeniero inteligente, enviado por la misma casa constructora” ²⁵.

Pero si no bastaban las carencias locales, ahora los acontecimientos internacionales interferirían los propósitos de los vallecaucanos de poseer una pronta

navegación a vapor. El gobierno inglés, necesitado de pertrechos para una expedición en Egipto, remontando el Nilo, forzó a la compañía constructora a que le vendiera el vapor Cauca. Herr Simmonds & Co. se ganaron en el negocio quinientas libras esterlinas²⁶ pero vieron postergadas sus operaciones comerciales. Hasta el 26 de diciembre de 1884 no vinieron a saber los caleños que el Cauca había sido vendido y sería utilizado por “el General Worlerley y su Estado Mayor”²⁷.

Frustrados en su deseo de recorrer en vapor su propio río, a los habitantes de estos lares les quedó el consuelo de saber que el buque que con tantas ansias esperaban era muy “a propósito para la navegación fluvial ... en el Nilo”.

Por fortuna, los empresarios de la compañía de navegación, al mismo tiempo que se vieron obligados a realizar la venta del Cauca, recibieron garantías de la empresa constructora y Yarrow & Co., de que emprendería de inmediato la construcción de otro buque con características análogas a las del primero²⁸.

Pasado el tiempo, sorpresivamente se recibió información de la llegada del buque a Colón, a cargo de Charles Hardy, el ingeniero enviado para que lo armara²⁹.

Precisamente en este momento, cuando el vapor está próximo a llegar y las gestiones de Simmonds prácticamente han dado sus frutos, toda la empresa se sitúa al borde del hundimiento. La noticia de la llegada del vapor coincide con el estallido de la guerra civil de 1885. No ha sido posible precisar si, debido a este conflicto, Carlos H. Simmonds, en carta dirigida a Belisario Zamorano, aduciendo razones técnicas, propone devolver el barco a Londres y olvidarse del proyecto.

Lo cierto es que Simmonds, que ya era un hombre de sesenta años, veía de nuevo postergado su propósito, ahora por la guerra que se avecinaba, y estaba sin duda cansado de los problemas y dilaciones que habían retrasado toda su labor desde principios de 1883. De la respuesta de Zamorano deducimos que el estado de Simmonds era “de excitación” y que encontraba motivos para suspender en Buenaventura el traslado del buque³⁰. Que los motivos eran técnicos, se comprende al leer completa la carta de Zamorano, que abunda en razones para convencer a Simmonds de que el Cauca es navegable. Que esos motivos técnicos eran un pretexto, es algo evidente, ya que Simmonds no necesitaba que nadie lo convenciera de la navegabilidad del río. Él había sido precisamente su máximo defensor.

Queda así consignado este pequeño misterio, constituido por el propósito del principal impulsor de la navegación a vapor por el río, de dar al traste con ella, cuando aparentemente ha logrado superar todos los obstáculos que se le interponían.

Claro está que hacía falta enfrentar retos formidables. Uno era la guerra, que sin duda influyó, retrasando la iniciación de la empresa. Otro era el traslado del vapor desde Buenaventura hasta la orilla del Cauca. Además había que armarlo correctamente. Y finalmente esperar para saber si navegaría, o naufragaría como el Caldas.

Adicionalmente, es posible que por esta época se hubieran comenzado a incubar las diferencias entre Simmonds y Bartolomé Chávez, que más tarde

²⁶ *Ibid.*, 26 de diciembre de 1884.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*, 9 de enero de 1885.

³⁰ *Ibid.*, 10 de enero de 1885.

darían para el único pleito judicial que Simmonds afrontó en Cali. El fallo le sería favorable ³¹.

Sea como fuere, Herr Simmonds aceptó el consejo de Zamorano, rechazó el momento de flaqueza y puso manos a la obra con toda la energía de que era capaz. La prensa pudo informar que "Mr. C.H. Simmonds a esta hora ya está trabajando en la orilla del río, en el Paso del Comercio, en la construcción de una gran ramada que debe servir para armar el buque" ³².

Sin duda, Simmonds se mereció el aprecio que le tenían los caleños. Asombra imaginar la vitalidad de ese viejo *Herr* de ojos azules, pelo entrecano, bigote y pera, estatura mediana y complexión robusta ³³, nacido en la cuna de la Reforma luterana y que, sin embargo, jamás ofendió con sus creencias religiosas a ninguno de los católicos que lo circundaban, agachado a la ribera del Cauca, soportando el calor enervante del valle, superando las tardanzas a las que no estaba habituado y observando en el horizonte cercano las asechanzas de una guerra que hacía incierta la suerte de los extranjeros.

V

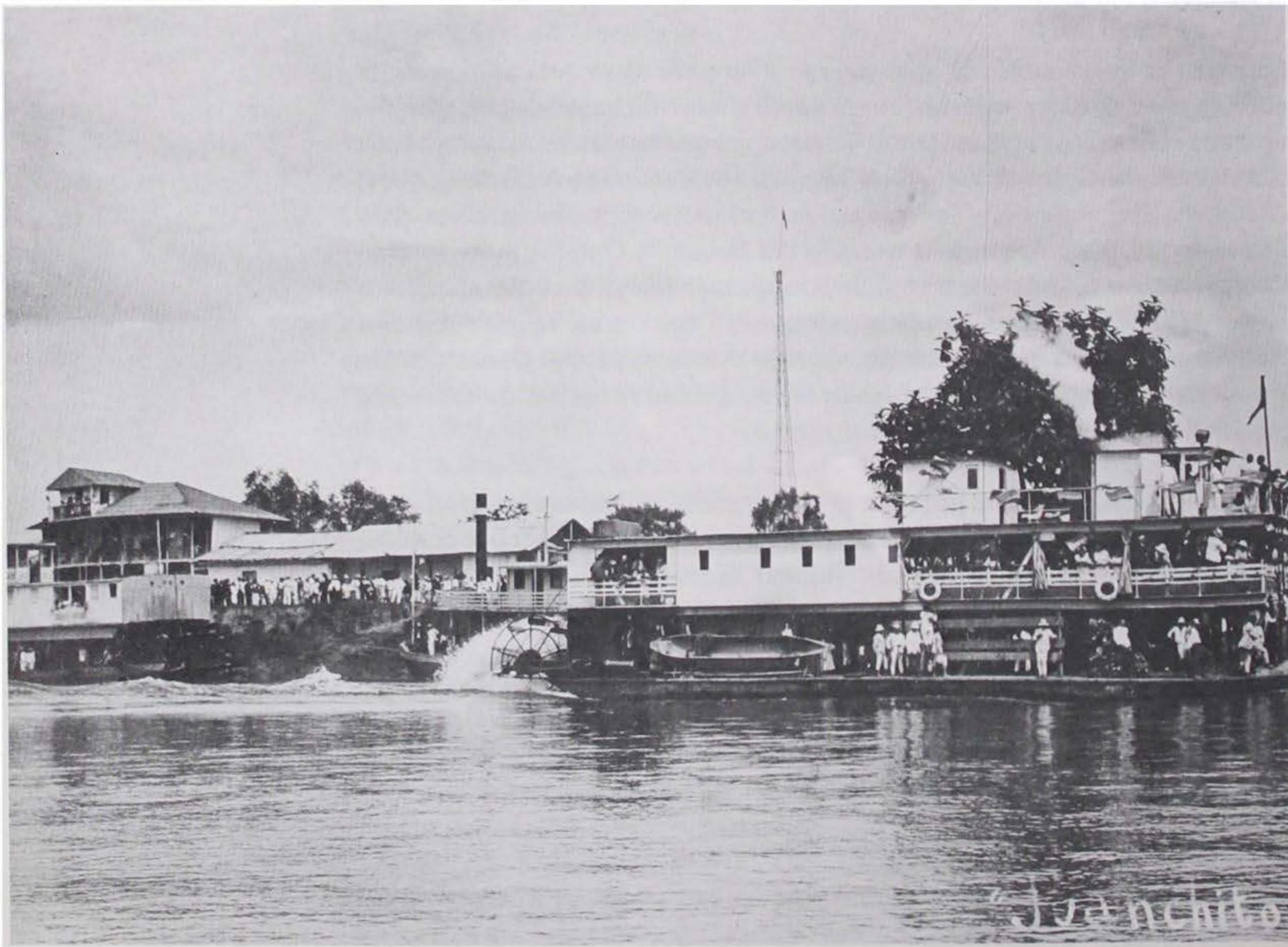
³¹ *Ibid.*, 9 de enero de 1891 y 17 de julio de 1891.

³² *Ibid.*, 16 de enero de 1885.

³³ *Ibid.*, 13 de septiembre de 1895.

La guerra, como era de preverse, retrasó toda clase de proyectos productivos, entre ellos el del vapor Cauca. Y algunos ciudadanos extranjeros sufrieron sus avatares, debido a que habían profesado amistad a los regímenes radicales.

El Vapor Cabal partiendo rumbo a la ciudad de Cartago, y el día de la inauguración del puente Carlos Holguín en Juanchito.



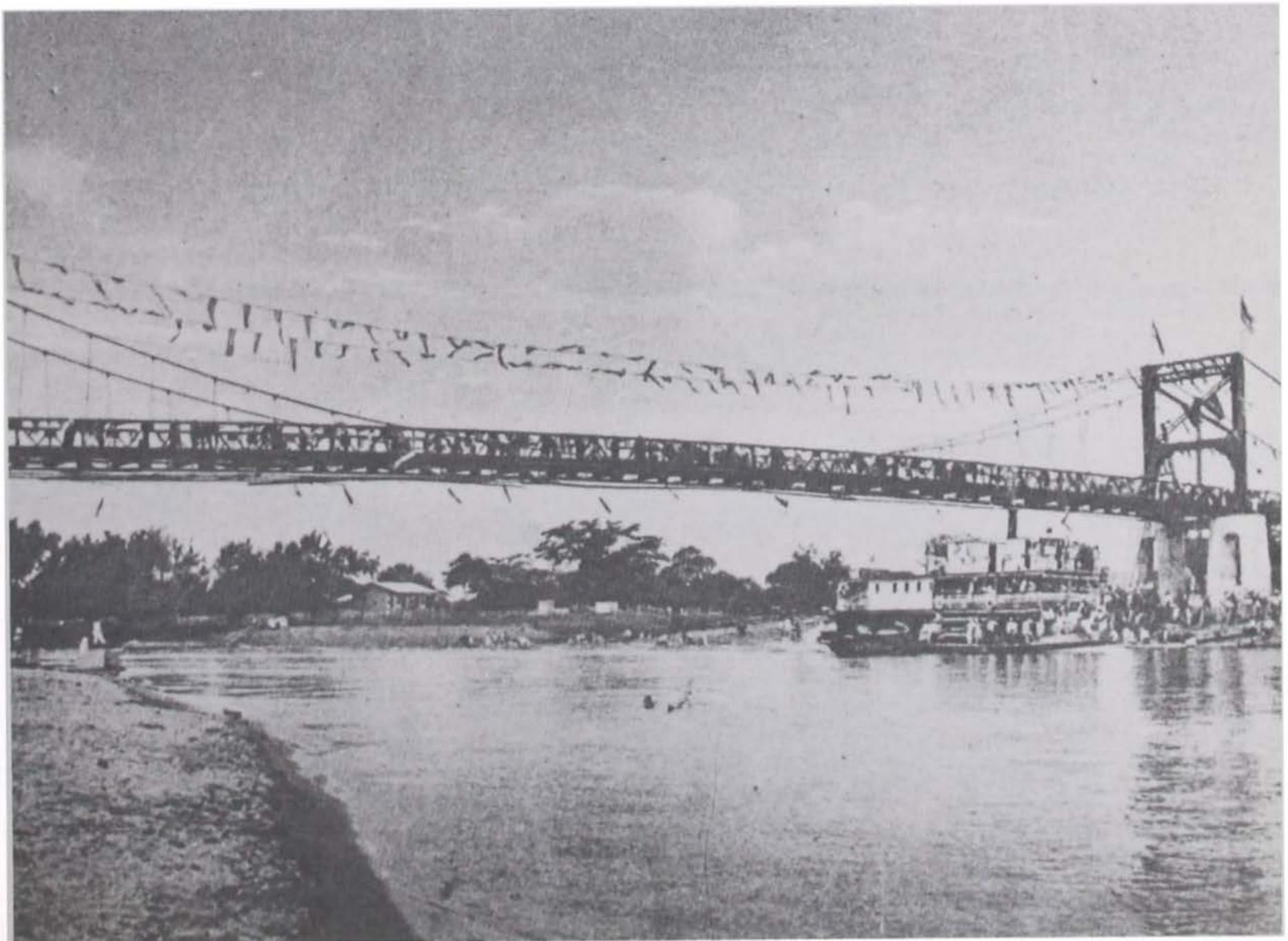
Tuvo otro efecto: cerró fuentes de información histórica, de tal forma que el rastro del vapor se pierde a principios del año de 1885, y volvemos a saber de él en agosto de 1887, cuando el ingeniero Hardy, accidentado, se encuentra al frente de la labor de armar la embarcación ³⁴.

Han transcurrido dos años y medio desde que el vapor llegara a Buenaventura y estallara la contienda civil. En el ínterin ha sucedido un hecho fundamental: su traslado en piezas desde Buenaventura hasta Cali remontando la cordillera Occidental. Esta era, en aquel entonces, una empresa de miedo. A lomo de mula, en parihuelas, a espaldas de peones, transitando por caminos enmontados y fangosos, bordeando abruptos precipicios, con pérdida de vidas animales y humanas y en ocasiones con el deterioro definitivo de la propia carga, así los empresarios más osados transportaban su mercadería del puerto a la ciudad. Pero nada de lo que anteriormente se había hecho podía compararse con el acarreo del vapor Cauca por la misma ruta.

Sabemos, por experiencias semejantes ocurridas más adelante, que la maquinaria venía empacada en piezas desde Europa, y que éstas siempre resultaban más voluminosas y pesadas de lo que era posible tramontar en los pasos de la cordillera. El primer proceso consistía, entonces, en dividir en Buenaventura estas piezas en otras más pequeñas. El vapor Sucre, por ejemplo, vino empaclado en 222 grandes jotos que hubo que reempacar, y quedó convertido en 782 bultos, de los cuales 175 se transportaron en parihuela y 607 a lomo de mula. El eje de la rueda de uno de estos vapores constaba de tres piezas, la mayor de las cuales pesaba 38 arrobas ³⁵.

³⁴ *Ibid.*, 19 de agosto de 1887.

³⁵ Correo del Cauca, 22 de noviembre de 1905.

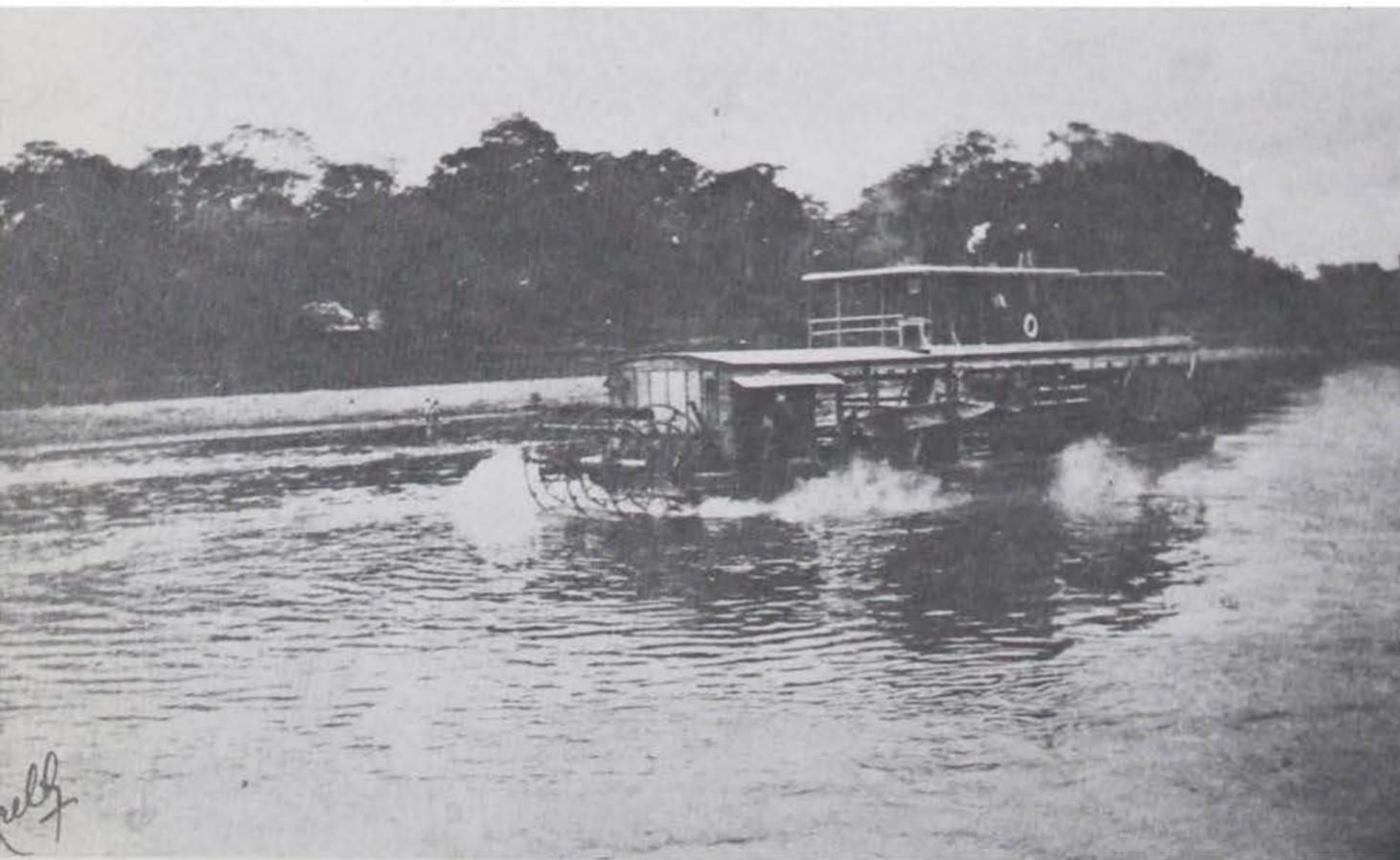


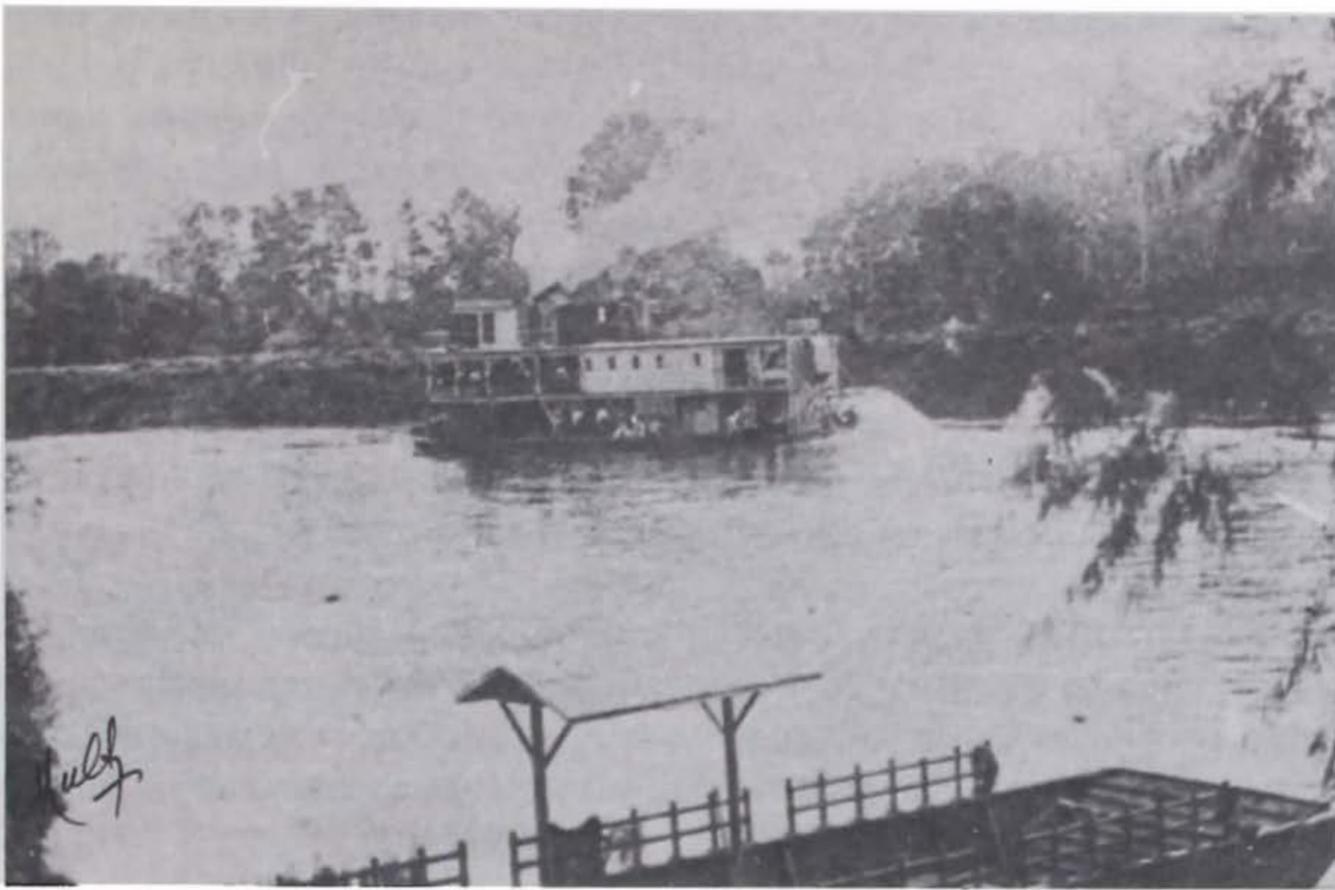


Los vapores alimentaban su caldera con leños. En esta fotografía al vapor Sucre, atraca mientras recoge leña (Fotografía de Jaime Fernández de Soto).

Transportar el Cauca requirió un pequeño ejército de hombres y animales. Sabiendo que una muy buena mula no puede hacer un viaje largo en montaña con una carga superior a las ocho arrobas, imaginémosnos por un momento el transporte, en los desfiladeros de Dagua, de una pieza con un peso de 38 arrobas. Siete hombres fornidos y resistentes se necesitarían para movilizarla en parihuela en los tramos más llanos, y luego a hombros en los trechos inclinados, con infinito cuidado y paciencia, de tal forma que alguno no resbalara en un paso peligroso, pues ello implicaría la pérdida de una parte vital del vapor y presumiblemente la muerte de varios de los sacrificados cargueros.

Barcas, vapores y pequeñas embarcaciones viajaban por el río Cauca. El vapor Girardot era uno de los más pequeños que lo surcaban, 1914; pequeño vapor bajo el puente de Mediacanoa.





El vapor **Sucre** frente al Paso de la Torre, cerca de Yumbo; en primer plano una barcaza para el servicio de los hacendados y peones.

No menos de un año debió de durar la aventurada empresa del traslado de las piezas del Cauca desde Buenaventura hasta el Paso del Comercio ³⁶.

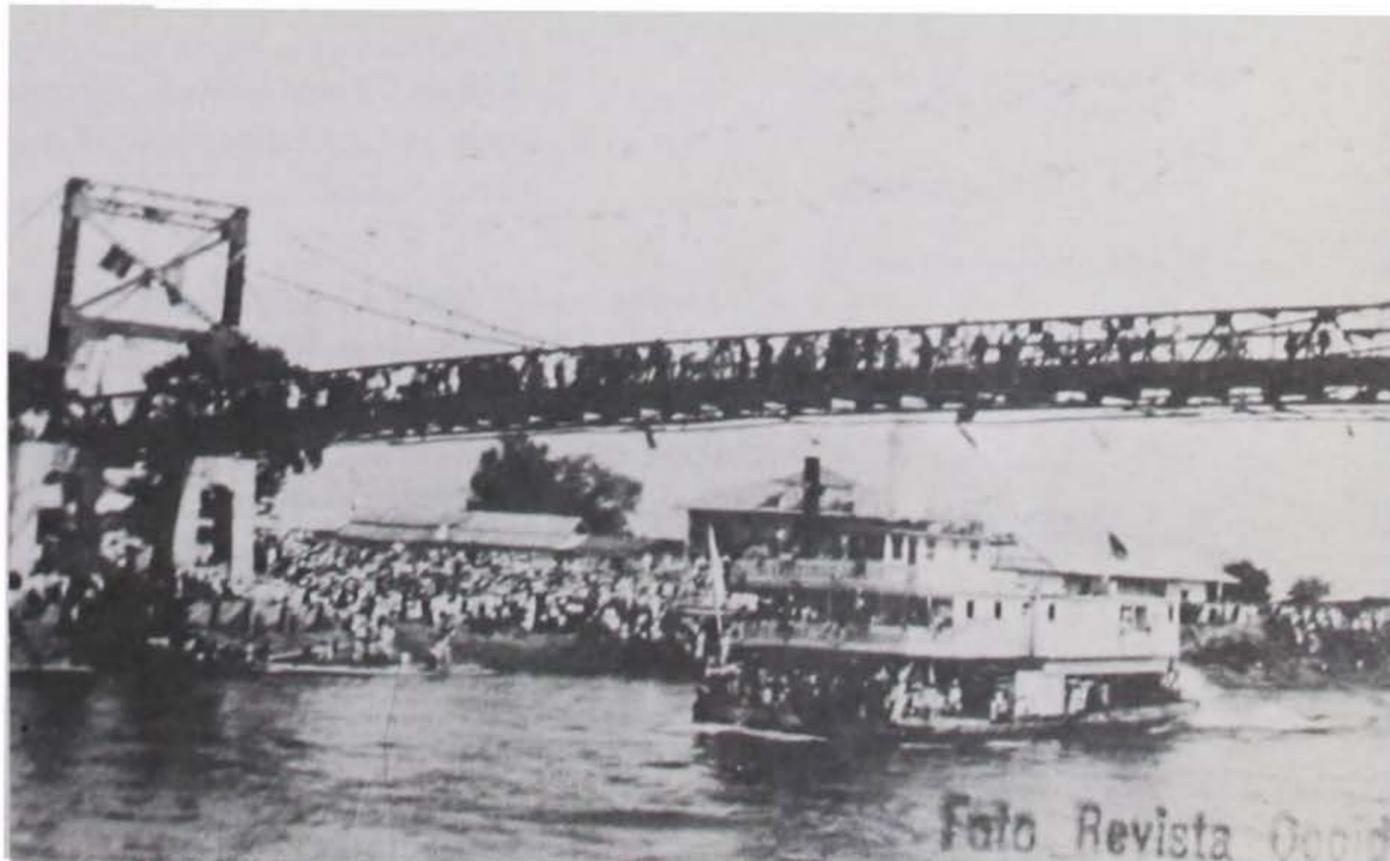
Lamentablemente, no fue posible hallar un relato, aunque fuese somero, de esta labor. Infortunadamente, porque ella constituyó la primera gran empresa de transporte hecha para instalar maquinaria pesada en el valle del Cauca. Sin duda, hombres como Santiago Eder tomaron atenta nota de esta experiencia, que le serviría luego para el acarreo de las piezas del ingenio La Manuelita, con lo cual se dio comienzo a la transformación industrial del campo vallecaucano y a la evolución de la hacienda semifeudal en plantación capitalista ³⁷.

Entre la demora sufrida a causa de la guerra y el dispendioso traslado de la carga se consumen los dos años y pico de espera. Para aumentar la tardanza,

³⁶ Phanor Eder, *Op. cit.* Un muy buen relato del transporte de la maquinaria del ingenio La Manuelita, en esta obra que debiera ser reeditada, por la misma ruta del Cauca.

³⁷ José María Rojas G. *Empresarios y Tecnología en la formación del sector azucarero en Colombia, 1860-1980*, Sociedad y economía en el Valle del Cauca, t. V., Bogotá, Banco Popular, 1983, págs. 19-20.

Vapor **Cali** pasando bajo el puente Carlos Holguín, Juanchito, 1922 (Fotografía de Jaime Fernández de Soto).



Charles Hardy, el ingeniero enviado para armar el vapor, sufrió un accidente que por poco le cuesta la vida ³⁸. Este Hardy (cuya nacionalidad ha quedado confusa, debido a que su nombre, Charles, y su procedencia, Londres, permiten suponer que era inglés ³⁹; a que en ocasiones se le menciona como compatriota de Simmonds ⁴⁰, y que a veces se le alaba su carácter yanqui ⁴¹) fue propenso a accidentarse, a punto tal, que murió en Cali al caerse de un caballo a principios del presente siglo ⁴².

Hardy fue importante para la navegación a vapor. Él armó el buque y dirigió su navegación, trabajando con tenacidad y espíritu de sacrificio. La prensa elogia su empeño en echar el vapor al agua lo más pronto posible ⁴³.

Pero ni siquiera el "carácter yankee" de Hardy podría superar las contingencias propias del incipiente desarrollo económico. Aún se necesitarían varios meses para que el Cauca pudiera flotar sobre el río. Comenzaría entonces una especie de comedia de los apresuramientos, en la cual la prensa daba por hecho lo que todavía no estaba concluido ⁴⁴.

A Simmonds todo esto lo debía de exasperar, pues introducía un factor de impaciencia y de presión, que, combinado con expresiones como la de que "no deja de ser peligroso" embarcarse para el primer viaje, no contribuía al buen suceso de la empresa. Y la demora en el comercio ayudaría a crear un ambiente de exasperación, al clamar la prensa por la tardanza de unos barriles de betún que habían sido pedidos a Europa ⁴⁵.

Finalmente llegaron los dichosos barriles, pero faltaba ajustar el armado de la embarcación y realizar la labor de calafateo. Terminaría el año 87 y se iniciaría el 88 sin que fuera posible efectuar el viaje inaugural del Cauca. En esta ocasión, Simmonds, haciéndose el sordo a los afanes de los periodistas, prefirió asegurarse antes de la bendición y primer viaje del buque, llevando a cabo algunas exploraciones previas por el río, hasta quedar convencido de que la nave respondería a las expectativas ⁴⁶.

Sólo cuando todo estuvo listo, y el buque demostró que navegaba y lo hacía bien, el 29 de febrero de 1888, permitió Simmonds que el vapor Cauca comenzara a prestar sus servicios al público. Veamos parte del reportaje sobre el primer viaje exitoso de un vapor por el segundo río del país:

³⁸ El Ferrocarril, 16 de diciembre de 1887.

³⁹ *Ibid.*, 9 de enero de 1885.

⁴⁰ *Ibid.*, 16 de diciembre de 1887.

⁴¹ *Ibid.*, 2 de septiembre de 1887.

⁴² Correo del Cauca, 19 de abril de 1905.

⁴³ El Ferrocarril, 2 de septiembre de 1887.

⁴⁴ *Ibid.*, 28 de octubre de 1887.

⁴⁵ *Ibid.*, 11 de noviembre de 1887.

⁴⁶ *Ibid.*, 20 de enero de 1888 y 2 de marzo de 1888.

⁴⁷ *Ibid.*, 9 de marzo de 1888.

El 29 de febrero salió de Tiacuante a las 11 a.m. ... En Buga recibió el vapor mil tablas de madera, que hacen cien cargas, para trasladarlas a esta ciudad.

En todo el tránsito recibió el vapor el entusiasta y patriótico saludo de los habitantes de los pueblos y caseríos inmediatos ... Qué grata sorpresa para los viajeros del vapor Cauca [...] oír salir de en medio de la espesa selva secular los ¡hurras! de una multitud entusiasta [...].

Al llegar a Buga casi todos sus habitantes se trasladaron al puerto donde hicieron el recibimiento más cordial y más entusiasta al vapor y a los pasajeros: ¡Con cuánta razón!, pues Buga y Cali quedarán en adelante unidas por esa nueva calle movable, llamada el Cauca, perfumada con la vainilla de los bosques y adornada con los pisamos y los cachimbos ⁴⁷.

Fue todo un acontecimiento y una verdadera fiesta. Pero es extraño notar que el nombre de C.H. Simmonds falta entre los pasajeros del primer viaje del vapor. Otro pequeño misterio: Herr Simmonds no se embarcó en el tránsito inaugural del Cauca y, que se sepa, nunca figuró ni en la listas de pasajeros ni en la de tripulantes de la embarcación. Mientras el Cauca estuvo en servicio, desde el 29 de febrero de 1888 hasta el 23 de julio de 1896, era común que la prensa diera una relación de los pasajeros importantes que viajaban en el vapor, así como de sus principales tripulantes. En ninguna ocasión aparece entre ellos C.H. Simmonds.

Tal vez el viejo alemán, una vez coronada la empresa, tras la superación de tantas contingencias adversas, prefirió contemplar desde el embarcadero del Paso del Comercio, al que la gente ya llamaba Puerto Simmonds, las idas y venidas de los habitantes, carga y tripulación al vapor, sin curiosidad alguna por un tipo de viaje que él conocía hasta la saturación.

VI

El comienzo de la navegación a vapor en el río Cauca trajo consecuencias de importancia para el desarrollo económico y la vida comercial. Al multiplicarse la capacidad de movilización de carga de un municipio a otro y de todos hacia Cali, no era posible continuar acarreado la mercancía a lomo de bestia o a espaldas de peón. Se requerían carros: en esto Simmonds también tomó la iniciativa y dio ejemplo ⁴⁸.

Complemento inseparable de la utilización de carruajes para la construcción de caminos de las ciudades del valle a cada uno de sus puertos. Con ello se abrían dos grandes frentes de actividad: empresas de carruajes y compañías constructoras. Y no sólo en Cali, sino a todo lo largo del valle.

Además de los caminos, era indispensable construir bodegas a orillas del río. Los diferentes cabildos municipales tuvieron que enfrentar estas necesidades apenas se puso en marcha el vapor Cauca ⁴⁹.

El buque sobre el río fue para los pobladores de entonces una especie de premonición de que el progreso y la modernidad se les venían encima y los conectaba con sociedades más disciplinadas en su vida comercial: "los caucanos, que en lo general gastamos tan poca formalidad cuando se trata de concurrir a una cita, comenzaremos a ser exactos; nada contribuye tanto a corregir ese defecto como un ferrocarril o un vapor" ⁵⁰.

El éxito de la Compañía de Navegación a Vapor alentó las iniciativas empresariales y ya desde entonces comenzó a pensarse en la necesidad de construir un tranvía que conectara a Cali con el río Cauca ⁵¹. La ciudad se contagió de un optimismo saludable al influjo del vaporcito que surcaba el Cauca y se decía que "la civilización se nos entra a pasos acelerados [...] Al paso que vamos, no tardaremos en ver la ciudad alumbrada de noche por medio del gas, ya que no con luz eléctrica" ⁵².

Faltaría, lo sabemos hoy, algún tiempo para que esto se hiciera realidad. Habría que pasar, aún, por la más larga de las guerras civiles. De hecho, la luz eléctrica y el tranvía de Cali a Juanchito no comenzarían a hacerse realidad hasta 1910, más de veinte años después de los alegres vaticinios aludidos ⁵³.

⁴⁸ *Ibid.*, 1º de noviembre de 1889.

⁴⁹ *Ibid.*, 23 de diciembre de 1887.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*, 20 de abril de 1888.

⁵² *Ibid.*, 27 de enero de 1888.

⁵³ *Correo del Cauca*, 4, 18 y 30 de marzo y 22 de julio de 1909.

Pero Herr Simmonds y el barquito que tanto trabajo había costado poner a navegar habían tocado a fondo el alma colectiva de los pobladores del valle. En los orígenes del departamento del Valle del Cauca está el hecho que las gentes que navegaban el río ya no eran caucanos sino habitantes del valle que forma el río Cauca. Y el vapor que lo surcaba era el único vehículo de comunicación que poseían.

En cierta forma, tenían razón los articulistas de entonces que consideraban como un principio de la era moderna el tiempo que se cuenta a partir de 29 de febrero de 1888: el ensanchamiento de la actividad comercial, la transformación de las costumbres que implicaba la navegación a vapor, el espíritu de empresa del que se contagió parte importante de la población y la presencia en la región de gran número de personas, muchas de ellas extranjeras, que Herr Simmonds había puesto en movimiento, creaban la esperanza del pronto advenimiento de una época de prosperidad.

Carl Hauer Simmonds fue asesinado de tres tiros de revólver, el 4 de septiembre de 1895, por un estadounidense trastornado, de nombre Charles Radford.

La Barca transportando ganado en el Paso del Comercio, Cali.



Dedicó los últimos siete años de su vida principalmente a dirigir las operaciones fluviales del vapor Cauca ⁵⁴.

El vapor Cauca naufragó el 23 de julio de 1896, después de ocho años continuos de servicio, "en un punto llamado Bumbún, abajo del paso de Buga ... " ⁵⁵.

Uno y otro, el hombre y la máquina, contribuyeron a la configuración de la semblanza moderna de la región vallecaucana. Simmonds dejó su descendencia en la región y su nombre ha sido perpetuado, a pesar de la decisión absurda de quien cambió la denominación de Puerto Simmonds por la de Puente del Comercio.

El vapor Cauca se hundió lentamente en el río y nunca pudo ser recuperado ⁵⁶. Allí debe permanecer, en algún punto del lecho entre Buga y Tuluá, como testigo remoto de una época en que el Cauca estuvo lleno de vida.

⁵⁴ El Ferrocarril, 13 de septiembre de 1895.

⁵⁵ *Ibid.*, 31 de julio de 1896.

⁵⁶ *Ibid.*

Al fondo el tranvía de Cali con destino a Juanchito, en zona anegada por la lluvia.

