

Viaje por Colombia en el año de 1923

Por el profesor **KARL SAPPER**

Traducción de **ERNESTO GUHL**

La siguiente traducción es el capítulo correspondiente a Colombia en la descripción de un viaje que hizo el autor durante el año de 1923 y por cuenta de la Sociedad Geográfica de Hamburgo por la América Central, Colombia, Curaçao, Venezuela y Trinidad. Las observaciones del autor de hace 44 años sirven para medir los cambios que se han efectuado en el país desde entonces hasta el presente.

IMPRESIONES DE UN VIAJE POR COLOMBIA

Día y medio después de que desaparecieron en la oscuridad de la noche las luces de Panamá, penetramos con el alba en la tranquila bahía de Buenaventura que está bordeada de bosques de mangle. Solo muy de vez en cuando se ve un claro con un rancho en el mar verde que se extiende detrás de la faja de mangle; todo lo demás es selva.

Lentamente penetramos en la estrecha bahía que en su fondo se abre en innumerables ensenadas, hasta llegar al muelle donde atracamos. Nos encontramos en un espacio acuático desierto; solo algo retirado de nosotros estaba anclado un vapor inglés que esperaba carga, algunas goletas y una canoa conducida por un hombre parado en la proa; de resto nada más. El contraste con ese silencio y soledad reinaba en el bullicio del muelle, hasta que el equipaje de los viajeros hubo sido llevado a los hoteles. Solo después empezó el descargue con un ritmo tranquilo. La inmensa mayoría de la población de la pequeña y antigua ciudad, está compuesta por negros y mulatos que sí entienden inglés —pero hablan español entre sí— en contraste con la mayoría de los negros costeños de la América Central. Esto imprime a toda la vida del pueblo un carácter más típicamente español diferente de Centro América, y este mismo estilo más acentuado se encuentra también en todas partes en el interior del país.

En los ferrocarriles y en los hoteles el inglés va perdiendo marcada importancia, y en los caminos más alejados, este idioma ya no juega ningún papel, según yo pude observar en mis limitados viajes. Y sin embargo en este pequeño puerto la influencia extranjera es decisiva.

Me advirtieron, basándose en anteriores experiencias, que no viajara a Buenaventura, por ser un lugar malsano, y donde existía el peligro de la fiebre amarilla. Cuando llegué al puerto me informaron que médicos norteamericanos habían saneado la ciudad, y que bajo su control había desaparecido la plaga de los mosquitos. También han desaparecido los numerosos "chulos" de antaño, que en la mayoría de las poblaciones mexicanas y de Centro América, forman parte característica de los paisajes, cuando con su figura tan importante casi quiero decir filosófica, están sentados en largas filas sobre los tejados buscando el botín. En la Zona del Canal de Panamá ya no se ven, pues han sido suprimidos por el control sanitario reinante. Aquí fueron acabados por la fuerza y hasta en el principio se pagaron treinta centavos de premio por cada animal muerto, porque se descubrió que en su plumaje se encontraban parásitos que infectaban el agua lluvia que corría luego por los tejados. Buenaventura ubicada sobre una isla, no tiene ningún manantial, por lo mismo no tiene acueducto, y depende exclusivamente de las aguas lluvias. De la naturaleza de la isla también puede explicarse otro fenómeno callejero: no existe ningún coche, ningún caballo o mula, sino que exclusivamente se ven peatones. Si se comparan las descripciones antiguas de la ciudad con la situación actual, se puede constatar un considerable desarrollo. Está en construcción un gran hotel edificado en concreto. En algunas calles existen andenes, y luz eléctrica hay en todas partes. Que también exista un teatro cinematográfico como en todas las poblaciones más importantes del país, no lo considero como un progreso; pero sí debo confesar sin embargo, que la ciudad fuera de este teatro, no puede proporcionar a sus habitantes ninguna otra distracción.

Como agradable sorpresa nos ofreció uno de nuestros compañeros de viaje, de profesión constructor de órganos, un "concierto" en un piano que acababa de afinar en uno de los hoteles de la ciudad. El concierto consistía en un ágil acompañamiento de algunas canciones de Caruso, reproducidas por un disco.

Las casas de la ciudad en su mayoría son de madera, lata, o su construcción es de madera rellena con adobe. La oficina de cables está construida al estilo tropical americano y cercada con alambre de púas. Los tejados están cubiertos en su gran mayoría con latas u hojas de palma; muchas casas están ubicadas sobre las vertientes de las montañas, y se ven muy pintorescas sobre sus altos pedestales. Los ranchos en las lomas casi siempre se encuentran entre plantaciones de plátano. Algunas palmas de coco que se destacan de cuando en cuando, sobresalen, y aumentan todavía más el encanto del paisaje.

Los habitantes de la ciudad, tanto los empleados oficiales como los particulares fueron extremadamente amables y atentos. Así que yo tengo de este pueblo al cual se le atribuye tan mala fama, un grato recuerdo, no obstante su clima de intenso calor.

Debido a un derrumbe sobre la carrilera, resultado de una fuerte lluvia, se prolongó mi estadía por un día más de lo pensado, y solo pude seguir en el tren, en la madrugada del 28 de abril. Ante mis ojos apareció un maravilloso cuadro de ambiente tropical. Muchachos negros gritaban

y peleaban entre sí para transportar los equipajes. Pasajeros con todas las tonalidades de color en sus rostros andaban afanados. Pitos estridentes, nubes de humo salpicadas de chispas de la locomotora y dominándolo todo por su altura, se balanceaba una palma de coco con su orgullosa belleza. Venían ya los primeros rayos del sol, y todo estaba enmarcado por nubes bajas y oscuras que amenazaban lluvia.

El viaje, una vez atravesado el brazo marítimo que separa la isla, se desarrolla a través de maravillosas selvas que se diferencian de las de Centro América especialmente por la presencia frecuente de extensos guaduales; a esto se agrega (como yo había observado en Costa Rica) la existencia de esbeltas palmas que sobresalen por entre el follaje de la selva, lo que no se encuentra en la parte septentrional de la América Central. El tren sube cada vez más, y a lo largo de su marcha se descubren rápidos torrentes de agua en profundos y estrechos valles, luego sube las escarpadas vertientes de las montañas, y el bosque de montaña se vuelve cada vez más vigoroso. El relieve se hace más y más pendiente, aumentando sus dimensiones y el número de deslizamientos.

Una vez cruzada la ante-cordillera cambia bruscamente el carácter del mundo vegetal: las vertientes en su gran mayoría están cubiertas por praderas y con frecuencia aparecen cactus candelabros, bromelias y agaves que indican que en este terreno existe durante el año un largo período de sequía. Los deslizamientos de arena roja forman maravillosos contrastes de color, con el verde brillante que predomina en el paisaje. Las cuchillas todavía cubiertas de bosque indican que en la parte alta las lluvias deben ser mucho más abundantes que en el valle. Desgraciadamente los profundos claros en el bosque hacen pensar —dada la despreocupación de los gobiernos americanos— que el destino de estos bosques de montaña será el de desaparecer en corto tiempo. El punto culminante de la belleza del paisaje que se domina desde la línea férrea está representado por la pequeña ciudad de recreo dominada “La Cumbre”. Es una región bastante plana con maravillosos potreros interrumpidos por manchas de bosques, plantaciones de café en flor, y cultivos variados de taro (*), yuca, plátano, caña y maíz, que en su mayoría pertenecen a ricos ciudadanos de Cali, cuyas casas de recreo están rodeadas por maravillosos rosales y hortensias. En los potreros hay ganado en abundancia y el color predominante de los animales es el blanco, y así las numerosas manchas blancas sobre el verde brillante, dan al conjunto un carácter alegre.

El paisaje se hace más grandioso por el paso atrevido del ferrocarril que vence en imponentes curvas en el sitio de “La Cumbre”, la más baja depresión de la cordillera Occidental de Colombia. (1.581 m. sobre el nivel del mar).

El ferrocarril se encuentra en buen estado; los edificios de las estaciones están sorprendentemente limpios y cuidados y ostentan avisos que llevan el nombre del lugar y la distancia y altura sobre el nivel del mar. En Dagua pasamos por un gran taller del ferrocarril. Aunque el estado del tiempo nos permitió disfrutar de la maravillosa vista de los alre-

(*) Mafafa o malanga.

res y de la lejanía, nos impidió sin embargo mirar las altas cimas de la cordillera, y a la salida de "La Cumbre", entramos en una espesa niebla que solo después de un largo trayecto nos permitió nuevamente la vista.

Ahora nos encontramos en la muy inclinada vertiente oriental de la cordillera Occidental. Está profundamente cortada por cauces de quebradas y cubierta por gramíneas y rastrojo. Pronto se abre una visión importante sobre el valle del río Cauca que aquí tiene gran anchura, y está formado por gigantescos potreros que están interrumpidos por manchas de bosques y árboles solitarios. De la cordillera enfrente no puede verse nada a causa de los bajos estratos de nubes, pero una vez que hemos volteado un marcado espolón de montaña sobre un atrevido trayecto de la línea férrea, vemos a nuestros pies la hermosa ciudad jardín de Yumbo y pronto llegamos a la parte plana del valle. El hecho de que aquí existen abundantes cactus candelabros muy altos y fuertemente desarrollados y otras plantas que prefieren la sequía y que se desarrollan en el rastrojo espinoso al pie del monte, nos indican que en este lugar se presentan cada año largos períodos de sequía. Frente al campamento Isaacs (935 m.) llegamos al río Cauca, de considerables dimensiones y que llevaba sus aguas crecidas; casualmente se encontraba sobre sus turbias aguas un vapor de típica construcción norteamericana: una rueda en la proa, alta construcción y de poco calado.

El viaje a través de la cordillera Occidental ofrece al ojo del geógrafo muchas cosas interesantes, no solo por los marcados contrastes de la cubierta vegetal y de la situación económica, sino también por las terrazas y peniplanos que aquí y allá llaman nuestra atención y que sin embargo por su aislamiento no dan base para conclusiones.

Un poco antes de la una de la tarde llegamos a Cali (990 m. sobre el nivel del mar) ciudad principal del valle, en medio del río Cauca, de considerable importancia comercial pero de aspecto de pueblo. Como estaba lloviendo cuando llegamos y muchas de las calles de la ciudad estaban abiertas por las obras de alcantarillado, la primera impresión que daba la ciudad era poco agradable.

Muy bonito en verdad me pareció el parque al rededor del nuevo monumento de Bolívar inaugurado en 1922, y también llamó mi atención aunque en menor grado, la plaza con la catedral. Pero un recuerdo muy agradable sí lo tengo de los habitantes de la ciudad tanto de los pocos señores alemanes que conocí, como también de los nativos. Entablé relaciones con algunos de los ciudadanos más sobresalientes, en el club; el gobernador del departamento me ayudó en forma muy atenta en el viaje que habría de realizar a través de la cordillera Central y me suministró buenas bestias y un peón de confianza, lo que juzgué de mucha importancia ya que al parecer en Colombia el no respetar la propiedad ajena es el lado flaco de muchos de sus habitantes. En ningún otro país latinoamericano me recomendaron tanta precaución al respecto como aquí. Por pura coincidencia fui testigo en Cali de un atrevido robo, e involuntariamente fui la causa de él: estaba de visita en el almacén de un señor alemán y él me contaba la historia de la colonia alemana en Cali, cuando de pronto un muchachito gritó desde la calle hacia dentro del almacén, que se estaban robando el

contenido de las vitrinas que se exhibían afuera. Esto no era cierto como lo pudimos comprobar, pero al entrar de nuevo al almacén se descubrió que la caja con su considerable contenido había desaparecido.

El viaje a través de la cordillera Central de Colombia en el camino que cruza el paso del Quindío es fácil y agradable en tiempo de verano, pero en la época de lluvia (que llevaba ya dos semanas) se hace bastante difícil pues los caminos se ponen intransitables.

El principio del viaje es fácil desde todo punto de vista. Se llega con el ferrocarril hasta la actual estación terminal del tren en Zarzal (919 m. sobre el nivel del mar) y se tiene la posibilidad de conocer el hermoso valle del Cauca y algunas de sus poblaciones. El valle nos muestra extensos potreros, maravillosos bosques, grandes guaduales y variadas plantaciones; pero también pantanos traicioneros y bosques anegadizos. Llama la atención que entre la masa de los viajeros, los trabajadores del ferrocarril y los curiosos de las estaciones, la mayoría está compuesta por mulatos. Ya lejos del valle del Cauca, este elemento étnico de la población se torna escaso y se presentan colores más claros en la piel; que luego en el valle del Magdalena disminuyen nuevamente y aumenta otra vez la mezcla negroide.

El día dos de abril las calles en el pueblo del Zarzal se habían convertido en pantanos debido a las lluvias anteriores y casi durante toda la noche llovió a torrentes, y todavía a la mañana siguiente continuaba lloviendo de manera que los caminos estaban bastante resbalosos y más adelante en las primeras pendientes se tornaba el viaje sumamente difícil.

Afortunadamente en la tarde del primer día de viaje, el tiempo mejoró visiblemente y aunque llovía de vez en cuando tuvimos la suerte de que precisamente cuando cruzábamos el paso de la cordillera (3.280 m.) encontramos todo el camino del lado opuesto soleado lo que alivió considerablemente la segunda parte del camino.

Una vez que se abandona Zarzal, y con él el valle del Cauca, para dirigirse al oriente hacia la cordillera Central, van nuestras cabalgaduras por un trayecto sobre terreno plano compuesto por potreros y limitado por bosques en la lejanía.

Lentamente las laderas de las montañas se tornan más y más pendientes y después de un pesado ascenso se llega al poblado de la "Cuchilla" (cerca de 1.450 m.) desde donde se tiene una maravillosa vista panorámica y a la vez se puede tomar un buen refrigerio. Es muy agradable la posibilidad de encontrar leche fresca para beber, durante todo el camino. Ventaja que naturalmente no ofrece el valle del Magdalena. La comida en todo el trayecto montañoso todavía está libre de la imitación de la cocina *yankee* con sus *beefsteaks* duros e incomedibles y su exagerado uso de la papa. También se consigue todavía en algunas partes el arroz como antaño y la carne asada en parrilla de sabor tan agradable que con gusto uno prescinde de las finuras de los hoteles modernos.

En lugar de las tortillas típicas de la América Central se consumen aquí las arepas. Estas son panes de maíz ligeramente tostados, que se elaboran con maíz crudo, previamente molido, el grano no muy fino. La molienda

se hace ahora casi siempre en molinos modernos de hierro; pero observé que de vez en cuando usan todavía el procedimiento más antiguo que consiste en colocar el maíz sobre una piedra de moler y con una "mano" de piedra se tritura; luego le dan la forma, las cuecen, y por último las tuestan.

Los alrededores del poblado la "Cuchilla" forman parte de una cordillera de erosión compuesta por arcillas, margas, y areniscas blandas muy parecidas a las de las cordilleras del norte de Guatemala. Por lo mismo las formas del relieve son semejantes a aquellas: vallecitos profundamente escavados, vertientes muy pendientes, cuchillas estrechas cuyos contornos tienen a causa de la erosión un continuo sube y baja en ambos extremos. No obstante tener esta desventaja, en la parte más alta de la cuchilla existen las mejores condiciones para la construcción de vías de comunicación.

El viaje se hace muy difícil e incómodo, especialmente en nuestro caso, pues una fuerte lluvia volvió el terreno resbaloso. Sin embargo el camino que lleva sobre las elevaciones dominantes permite descubrir maravillosos cuadros del paisaje que es muy variado a causa de la división mosaica del relieve y de la frecuente diversidad de los cultivos. Debido a la fuerte pendiente de las laderas, los maizales y las tierras con otros sembrados no pueden ser aradas y por eso existe otra forma cultural de cultivo. De la misma manera que en la América Central, después de la rosa y quema de la vegetación se abre en el suelo un hueco con un palo que lleva una punta de hierro (macana) y luego se introduce la semilla; el hueco se tapa con el lado ancho de la punta de la macana y así termina el proceso de la siembra. También sobre el terreno plano donde se usa el arado, la siembra se realiza de un modo semejante.

Por la tarde cruzamos con los animales el río La Vieja, el cual atraviesa aquí la estrecha garganta de un valle (1.030 m.) que se encuentra al final de una maravillosa llanura cubierta de pastos y guaduales. Para cruzar el río que venía con una fuerte creciente, fue necesario valernos de un planchón formado por dos grandes canoas amarradas entre sí.

Luego galopamos hacia la hacienda "La Palma" (1.180 m.). En este lugar se encuentra uno sobre una altiplanicie la cual como se constató más tarde, es una terraza varias veces cortada y al pie de ella se ve la ya mencionada llanura que está bordeada por un cinturón de terrazas de poca altura. Con un orden alternado encontramos en esta región potreros y bosques.

En "La Palma" se reunieron poco a poco todos los compañeros de viaje que en este día (30 de abril) iniciarían su jornada a través del Quindío. Era un conglomerado muy variado y colorido; además de mí, había un hombre joven quien acompañaba a su hermana enferma de la cabeza, hacia una clínica en Bogotá; también iba una señora que viajaba con su hijo de cinco años y su criado. Ya en el tren me llamó la atención esta señora por su color tan blanco, y sus mejillas sonrosadas, su maravillosa dentadura y la hermosura de sus cabellos. Más tarde el color de su

cara era pardusco, pero a Dios gracias su dentadura y sus cabellos no sufrieron ningún cambio. La señora viajaba con traje de hombre lo que creo que es lo más indicado en vista del estado del camino.

En "La Palma" el hospedaje resultó excelente ya que se disponía de las habitaciones suficientes, pues más tarde en otras ocasiones tuvimos que dormir todos en el mismo cuarto, cosa no muy agradable por cierto.

Desde "La Palma" hasta la ciudad de Armenia sigue el camino sobre una altiplanicie cortada por la erosión, que se caracteriza por su gran fertilidad, y por su alta densidad de población.

En la parte plana del camino que es todavía bastante ancho, a través de una selva muy espesa, de regular altura (apenas 25 m.); la vía va bordeada a ambos lados por dos franjas de guaduas de unos 15 metros de altura cuyos extremos se inclinan sobre el camino, casi se tocan, formando una hermosa bóveda. El conjunto es maravilloso.

Más adelante se encuentra un terreno ya cultivado y se aprecia un constante cambio de bosque y potreros. En la madrugada es imponente la vista sobre la cordillera Central: muy alto, por encima de un banco de nubes cúmulos que está ubicado a poca altura, se ve la cuchilla de la cumbre más alta que se extiende casi sin ondulaciones y en partes semejante a una línea recta y que se divisa a considerable altura. De cuando en cuando sí se eleva el perfil dibujando formas enérgicas que semejan cúpulas.

Más tarde blancas capas de nubes cubrieron las más grandes alturas y poco a poco ese velo bajaba más y más hasta impedir toda visibilidad.

Al principio del trayecto predomina la ganadería favorecida por los maravillosos potreros artificiales. Más adelante estos están remplazados por cultivos de diferente índole, ante todo plantaciones de café de distintas dimensiones; los arbolitos están sembrados muy estrechamente y no los dejan crecer sino a la altura de un metro y medio o 1.75 m. Las pepas cosechadas son descascaradas en pequeñas máquinas manuales (descereadoras) y luego expuestas al sol para secarse sobre mesas, en esteras o aun en el suelo.

El definitivo y último proceso de despulpe se efectúa en grandes trilladoras en Armenia y sus alrededores. Cerca de esta última ciudad se encuentra una fábrica de chocolate que se abastece del producto de las plantaciones de cacao que se cultiva en los alrededores.

La ciudad de Armenia (1.466 m.) causa una impresión agradable. Los habitantes son de carácter abierto, trabajadores y el comercio es muy activo. Los alrededores lucen un verde maravilloso.

Sobre la misma terraza cortada por la erosión se pasa a una segunda pequeña ciudad que tiene características semejantes a las de Armenia (Calarcá 1.560 m.) para luego empezar el ascenso al paso del Quindío por un camino todavía muy bueno y bastante amplio.

Mientras más se sube más maravillosamente se desarrolla a nuestros pies la vista sobre las grandes terrazas y sobre el valle del río de La Vieja.

Entre el valle y el río está la cinta de terrazas ya mencionada arriba. Extensos potreros, de un verde claro, pintorescos guaduales, grupos oscuros de árboles e innumerables poblados grandes y chicos que frecuentemente desaparecen debajo de los árboles frutales, adornan este encantador paisaje.

En la gran lejanía azulada se ven las extensas y más altas cumbres; desgraciadamente pronto interrumpe la vista un banco de nubes cúmulos de poca altura.

Pernoctamos en una de las numerosas posadas ubicadas en el camino (El Recreo, más o menos 2.200 metros de altura).

Como no había caído aún la tarde pude pasear tranquilamente y desde una loma cercana observar y gozar de la vista de la terraza de Armenia de dimensiones gigantescas, y que deja ver claramente en una de sus partes de dicha terraza representa las estribaciones de la cordillera Central. (Está ahora también cortada por la erosión).

Contra un valle fluvial en el sur se encuentra antepuesta una hermosa terraza de 30 o 40 metros que se puede divisar hasta muy lejos. Un ramal cordillerano de regular altura que se eleva marcadamente hacia el W. N. W. oculta el valle del Cauca. Al otro lado de este entre la bruma y la sombra de las nubes, surgen aquí y allá las formas de las cumbres de la gran cordillera Occidental suavemente onduladas y de un color azul suave. Es un cuadro maravilloso lleno de belleza, de forma y de color; pleno de grandeza y de aquella inquietud misteriosa que ejerce lo desconocido sobre nuestro ser. Pero también los alrededores más cercanos ofrecen gran interés. Las bajas alturas de la cordillera Central en gran parte ya están desforestadas hasta sus cumbres y aquí ya se ven las consecuencias de esta desforestación, pues luego de pocas cosechas de maíz, yuca, papa y otros, estos cultivos son remplazados por potreros. Entre el verde de los potreros resalta el rojo de numerosos deslizamientos y hundimientos de terreno que indican claramente el rápido proceso de la denudación si la vegetación no se protege.

Hasta donde yo pude observar en todos los alrededores se dedican exclusivamente a la agricultura, exceptuando una pequeña salina que encontramos en el camino poco antes de llegar al Recreo.

El tráfico sobre el camino es muy intenso; además de numerosos peatones transitaban muchas caravanas de mulas y bueyes que transportaban hacia Armenia variadas mercancías, especialmente sal y cerveza. En dirección opuesta se nos atravesaban frecuentemente recuas de mulas. Por lo general los animales están mejor alimentados y cuidados que en la América Central. Los bueyes de carga están en un estado excelente y son muy mansos, pero no así las mulas, animales de suyo maliciosos y pateadores que lo ponen a uno muchas veces en dificultades, pues los caminos son estrechos y bordeados de profundos abismos.

A medida que ascendemos el paisaje se torna más grandioso e interesante. Sobre las vertientes inclinadas de las montañas se ven como pegadas, grandes haciendas y pequeñas fincas cuyas edificaciones en muchos casos, hacia el lado del valle se asientan sobre altos postes de guadua. El ganado blanco pasta en los potreros de verde brillante que están atrave-

sados por quebradas que corren por profundas gargantas. Aquí y allá hay todavía restos de bosques bien conservados que se distinguen a grandes distancias por manchas blancas e irregulares producidas por las hojas blancas que cubren las copas de los árboles llamados yarumos.

Muy abajo, a nuestros pies, está la gran terraza de Armenia y en la lejanía de un azul claro y diáfano, se destaca la silueta de las cumbres de los ramales cordilleranos, los cuales en parte, especialmente en el sector nor-occidental, cambian estas suaves ondulaciones por atrevidas formas.

Poco a poco las palmeras se van quedando atrás y en su lugar surgen los helechos arbóreos que por desgracia son bastante escasos. La guadua sube a alturas más allá del paso del Quindío (3.280 m.) (1). Poco antes de llegar a la cumbre en dirección N. N. W. tuvimos por corto tiempo la maravillosa vista de un nevado. Hasta aquí el camino siguió la cumbre de una cuchilla, lo que tenía la desventaja de que no solo nos tocó subir la pendiente sino que esta era a veces muy forzada. Por otro lado se ofrecía la oportunidad de gozar casi siempre de un horizonte abierto. Una vez pasada la cumbre barrida por los vientos encontramos el camino en buen estado; atravesamos un valle y esto nos impidió obtener una extensa visión del conjunto, pero en cambio nos dio la oportunidad de gozar de las innumerables bellezas del paisaje.

En esta vertiente del Quindío no crecen ya los maravillosos bosques de niebla con sus grandiosos árboles bien desarrollados, cubiertos de musgos, líquenes, epifitas y otros árboles en flor y las maravillosas manchas de guaduales de un verde claro que acabamos de atravesar en la vertiente occidental.

Para mis ojos acostumbrados a la flora de la América Central, estas plantas del bosque de niebla cubiertas por diversidad de parásitas, presentaban un espectáculo muy extraño. También los bosques tranquilos de la vertiente oriental seca, son muy bellos.

No faltan del todo los guaduales. Altas palmas de cera se elevan fantásticamente sobre sus delgados troncos y sobresalen por entre los demás árboles a veces en número considerable. Numerosas yerbas, arbustos y árboles en flor, indican que también esta vertiente ha recibido ya abundante lluvia.

Hermosamente se destacan en ambos lados de la cumbre las copas de los árboles florecidos de color rojo y violeta, sobre el mar de bosque de un verde profundo. No obstante lo limitado de la vista, el paisaje continuaba grandioso.

La situación de las alturas corresponde a nuestros Alpes, pero sin embargo el carácter del conjunto es totalmente distinto.

Las ventajas climáticas de los trópicos no solo permiten al mundo vegetal trepar a alturas mayores, sino que proporcionan al suelo una más vigorosa protección contra la erosión.

(1) Esta información está errada ya que la guadua no se produce en estas alturas y tal vez el autor la confundió con otra planta de tierra fría.

Así se explica que solamente en pocos lugares se ven en medio del bosque manchas blancas formadas de paredes calizas, o las rocas negruzcas de phyllita, o las tierras rojas de los deslizamientos que en conjunto aumentan en el paisaje la riqueza de color.

La vegetación aquí no solo determina los colores sino indirectamente también y en cierto modo la forma del paisaje.

La mayor protección para el suelo no la puede dar sino el bosque, el cual sube aquí a más de 4.000 metros. Con pesar ve aquí el amigo de la naturaleza que los claros en el bosque de la vertiente oriental de la cordillera ya casi suben hasta la cuchilla del Quindío. Eso no solo rebaja la belleza del conjunto, sino que también marca el principio de una denudación, salvo que se deje crecer de nuevo el bosque después de un tiempo de haber utilizado la tierra. Así se podría impedir la rápida desvalorización económica de las superficies afectadas y la sensible disminución del nivel de las aguas de las quebradas y los ríos durante el período de sequía.

Numerosas caídas de agua y otras bellezas naturales aumentan el goce del viajero. Ahora el camino puede dominarse durante largas millas, y muchas veces en mitad de las vertientes inclinadas se divisan las caravanas de mulas y de bueyes que se deslizan como un rosario en movimiento. A medida que descendemos a regiones más bajas los bosques se van quedando atrás. Pronto nos encontramos entre montañas cubiertas de gramineas, estériles en grandes extensiones y solo de vez en cuando se ven potreros muy pobres.

Por fin llegamos al pueblo de San Miguel (1.900 m.). Pasamos por el estrecho cañón que atraviesa el río Coello que tiene allí una torrenciosa corriente (viniendo del sur) y que se une más adelante con nuestro compañero hasta entonces el río Lora. En este punto el paisaje tiene dimensiones grandiosas que impresionan hondamente.

Las paredes de la terraza sobre la cual está San Miguel se levantan verticalmente y muy claro puede observarse que esta está compuesta en su mayor parte por anchos estratos de materia volcánica, no muy compacta, entre los cuales están intercalados otros gruesos estratos de material de acarreo.

Salimos del cañón y entrando nuevamente en el valle principal vemos debajo de la terraza de San Miguel otras dos terrazas secundarias maravillosamente desarrolladas en la otra orilla del río, y luego durante el lapso de un medio día de viaje, nos acompañaron restos de las mismas en ambos lados del valle. Aun durante la noche se podían reconocer estas terrazas, ya que las poblaciones están preferencialmente ubicadas en ellas, y las luces encendidas en la noche indican las distintas alturas.

Por un bonito y pequeño cafetal cruzamos por fin el río Coello (más o menos 1.130 m.); ya en la orilla opuesta y por un buen camino ascendimos pasando por un pintoresco conjunto de cafetales y fincas hacia una cuchilla de una altura aproximada de 1.400 m. Desde aquí cabalgamos bajando hacia la extensa y recortada llanura de Ibagué, sobre la cual está ubicada la antigua ciudad del mismo nombre (1.242 m.).

El tres de mayo, al medio día, entramos a caballo a la ciudad, que tiene un gran movimiento, con el objeto de proporcionar un merecido descanso tanto a nosotros como a nuestros agotados caballos. El hotel Lucitania está muy bien mantenido y nos atendieron en la mejor forma posible. Aquí también se realizó nuevamente la metamorfosis de la señora de nuestro grupo de viaje, la cual lució de nuevo color blanco y mejillas sonrosadas.

Repuestos del cansancio gracias a la buena atención del hotel, pudimos tomar el tren de la tarde. En un viaje rápido nos llevó el caballo de vapor a través de maravillosos paisajes, los cuales con su vegetación seca, sus montañas bien modeladas y sus valles profundos me recordaron en parte los paisajes de Italia. Con la caída de la noche llegamos al triste pueblo de Flandes, desde donde cruzamos en automóvil un alto puente sobre el río Magdalena. En la orilla opuesta encontramos la pequeña ciudad de Girardot.

Girardot (325 m.) está situada en la tierra caliente propiamente dicha, pero ofrece en sus hoteles la posibilidad de refrescarse con baños de ducha. La ciudad tiene un gran movimiento y el puerto fluvial es de considerable importancia, ya que aquí abandonan el río los hombres y la carga que van con destino a Bogotá. Desde aquí también se despacha mucho café hacia la costa atlántica; el café es trillado en las trilladoras de la ciudad. Cuando expresé el deseo de conocer una trilladora, no obstante que era domingo, amablemente fue satisfecha mi curiosidad.

En el puerto fluvial hacia donde lleva un ramal del ferrocarril, estaban en la labor de descargue algunos vapores que tienen grandes ruedas en la proa y una construcción alta superpuesta. Algunos planchones techados y que llevaban pesada carga, se deslizaban por la creciente, río abajo. Botes grandes con un techo abovedado como protección contra el sol (champanes) eran cargados con bultos de café y cueros secos de ganado vacuno. En la orilla que se levanta verticalmente y que deja reconocer estratos de roca de color claro, había gran cantidad de hombres y muchachos bañándose, y mujeres y niñas lavando ropa; y se veían también paseantes de todas las edades y sexos. Las grandes masas de agua del ancho río turbio y de color amarillo ocre, pasaban con gran rapidez hacia abajo formando espumas, a través de los fundamentos del puente. Visto este espectáculo desde arriba, era un cuadro lleno de colorido y movimiento.

Maravilloso es el viaje desde Girardot y sus alrededores con sus alegres palmas tropicales y plantas cultivadas, hacia las tierras altas que dan la impresión de un paisaje sereno y severo con los extensos potreros de pobre vegetación y las montañas en su gran mayoría carentes de bosques; todo esto forma un contraste muy acentuado con la belleza y abundancia de las tierras bajas. Grandiosas alturas se dominan con atrevidas obras de ingeniería y maravillosa vista se contempla durante el viaje, sobre los valles, terrazas y montañas, sobre los pueblos, las plantaciones y potreros que forman este bellísimo paisaje.

En el excelente hotel de la Esperanza, ubicado entre verdes plantaciones de café, tomamos un agradable almuerzo a un precio módico, y luego continuamos el viaje —desgraciadamente en parte a través de la niebla—

hacia la altiplanicie, cuyas llanuras y ciudades pronto divisamos. Era verdaderamente un mundo extraño: fresco, casi helado era el aire y los cultivos de cereales de un verde, diríase joven, y los potreros a su alrededor, me trajeron vivamente un recuerdo de Europa. Las ciudades y pueblos muestran una forma de construcción cerrada y estrecha. Las casas en su mayoría son de un solo piso y tienen techo de teja roja; con frecuencia tienen un patio grande. Ofrecen un aspecto extraño las numerosas hileras de eucaliptus que se extienden en línea recta a través de los campos y que frecuentemente son cercas vivas que determinan la propiedad.

El mismo carácter de estepa que encontramos en las tierras bajas cerca de Girardot lo notamos también en la altiplanicie. Las montañas en la gran mayoría están desforestadas hasta su cumbre, y hoy solo cubiertas por un rastrojo o por potreros formados por gramíneas de poca altura. Poco se piensa en reforestación y allí donde se intenta siembran eucaliptus, es decir, el tipo de árbol menos indicado, ya que el eucaliptus seca el suelo en vez de conservar la humedad en él, tal como sucede con el roble u otras especies de árboles europeos.

No sorprende pues, que el abastecimiento de agua para uso humano y otros fines, encuentre en estas tierras mayores dificultades cada día.

La altiplanicie de Bogotá (2.600 m. s. n. m.) tiene cierto parecido inconfundible con aquella de México, pero en sus bordes no se encuentran montañas nevadas como en esta. Solo durante los días que tienen una atmósfera especial muy diáfana se pueden divisar a gran distancia los nevados que están ubicados en la cordillera Central. La extensión de la altiplanicie aquí es menor, y faltan los lagos que en la altiplanicie mexicana constituyen un adorno del paisaje. También faltan los cortes regulares y radiales hacia el centro de los valles en la periferia, que dan un encanto especial al altiplano de México. La capital tampoco está ubicada en el centro de la llanura, como es el caso de la capital azteca, sino de tal manera desplazada a su borde, que las pequeñas y primitivas viviendas de los barrios, a veces pintorescas, trepan por las vertientes inclinadas de las montañas vecinas.

Cuando en la tarde del cinco de mayo llegué a la estación del ferrocarril de Bogotá fui recibido por el ministro alemán señor von Haefden, el cónsul alemán señor Hollmann y tres miembros destacados de la colonia alemana. Todos ellos se ocuparon de mí en una forma muy cordial. El cielo acababa precisamente de abrir sus esclusas y bajo una lluvia torrencial nos fuimos a través de las calles inundadas de la ciudad, hacia el hotel Atlántico, que es de propiedad de un paisano (el señor Stubbs) y que es frecuentado especialmente por huéspedes alemanes. Apenas llegué fui recibido amablemente por la señora Stubbs, quien me obsequió una excelente tasa de té, que tomamos en compañía de un estrecho círculo familiar y de unos escogidos amigos.

Cuando a la mañana siguiente paseé por las calles de la ciudad brillaba otra vez el sol y había de nuevo buen tiempo. Con gusto observé los techos de las casas cubiertos de tejas, y sus patios característicos de las ciudades suramericanas, los parques bien cuidados, las numerosas estatuas y el maravilloso capitolio, con sus formidables columnas corintias;

las muchas iglesias, de las cuales muy pocas puede decirse que tienen realmente un interés artístico. Los hermosos cipreses, araucarias, palmas y otras plantas de adorno en los jardines y parques también recrearon mis ojos. En contraste con estas plantas hay abundancia de eucaliptus que también se utilizan en los parques y que no solo parecen extraños en este país, sino que cansan la vista, pues la aparición repetida de la misma especie da cierta impresión de monotonía. Ciertamente es que las plantas muy jóvenes de esta especie australiana dan al paisaje un tono raro por el color azulado de sus hojas. Esto tiene cierto encanto pero no armoniza del todo bien con el conjunto.

Un raro aspecto presenta la vida de la ciudad, debido a que predomina el color oscuro en la vestimenta, especialmente en las ruanas de los hombres y a la frecuencia del pañolón negro y vestido también oscuro de las mujeres pobres, mientras que las señoras de las clases altas usan frecuentemente vestidos claros. No están en uso los pañolones de seda de colores vivos que dan una nota tan clara y alegre a las calles de Leons o Managua en Nicaragua.

Una característica especial de la vida diaria en Bogotá consiste en que se puede observar en las calles un número sorprendente de paseantes inmóviles, que están parados en los andenes y en las esquinas pasando el tiempo en tertulias y corrillos y mirando pasar a los demás; la presencia de estos corrillos dificulta y hace más lento el tránsito de los peatones. A cierta hora del día me pareció el número de las personas que formaban los corrillos mucho mayor que el de los peatones que circulaban en las calles, lo que no es un buen índice que demuestre el deseo de trabajar de esas gentes. Puede ser que este fenómeno estuviera más acentuado debido a la falta de trabajo durante esa época.

Bastante raro para mi ojo alemán era la vista de los alegres uniformes de los oficiales, con cachuchas bordadas en color rojo o verde, azul o amarillo, y los capotes y charreteras de tipo germano.

El ministro alemán me introdujo bien pronto donde el ministro de Educación doctor Corpas, quien nos atendió en la forma más amable y a la vez me presentó al ministro de Industrias y al Presidente de la República don Pedro Nel Ospina, y a los rectores de las Facultades de Medicina e Ingeniería, ya que, como en San José de Costarrica, no existe una universidad unificada. Oportunamente asesorado por el profesor Wickmann (rector del Colegio Nacional de Comercio) y por otros paisanos alemanes, pronto obtuve contacto cordial con numerosos científicos de la capital, tanto colombianos como extranjeros.

También visité algunos institutos interesantes aunque alejados de mi especialidad, como el Instituto de Suero (en Chapinero) dirigido por el profesor alemán doctor Martini y por el médico colombiano doctor Samper, el observatorio meteorológico de San Bartolomé, bajo la dirección del jesuita padre Sarasola, la Facultad de Medicina y ante todo el pequeño pero excelente colegio alemán en donde al asistir a las clases sentí una verdadera satisfacción al ver su admirable rendimiento. También utilicé algunas horas libres para realizar pequeñas excursiones entre otras al Salto del Tequendama, tan conocido por la descripción de Humboldt, y al santuario

de Monserrate ubicado casi 400 m. por encima de Bogotá y desde donde se tiene a vuelo de pájaro, una maravillosa perspectiva sobre la ciudad, sus tejados, patios, iglesias y diferentes edificaciones.

El diez de mayo pronuncié una conferencia en el hotel Atlántico, sobre los indios de la América Central, ilustrada con diapositivos, ante numerosos miembros de la colonia alemana, a beneficio del colegio alemán. A continuación visité a hora ya avanzada el club alemán y en sus bonitos salones participé del agradable ambiente que allí reinaba.

El doce de mayo en el aula máxima de la Facultad de Ingeniería dicté una conferencia en español sobre erupciones volcánicas, ante un selecto público. Como se había anunciado la presencia del Presidente de la República, el edificio estaba controlado por la policía y nadie podía entrar sin la tarjeta de invitación. Resultó así que a mí mismo me prohibieron la entrada y todo argumento de que yo era el conferencista fue inútil, hasta que la intervención de un empleado de la Escuela de Ingeniería salvó la situación y la conferencia pudo iniciarse en el tiempo programado. El aparato para las proyecciones fue prestado y manejado por la sección científica de la Sociedad Colombo-alemana de Transportes Aéreos, SCADTA.

El diez y seis de mayo abandoné a Bogotá para dirigirme a Girardot y de nuevo me impresionaron vivamente la belleza del paisaje y las atrevidas obras de ingeniería del ferrocarril. Cuando llegamos a Girardot seguimos en un automóvil hacia el puerto aéreo sobre el río Magdalena y apenas acuatizó el avión que venía del norte, el hidroavión Tolima, lo abordamos inmediatamente un español y yo como únicos pasajeros, y fue puesto de nuevo en movimiento por el excelente piloto señor Krohn. Pasando por debajo del alto puente, el hidroavión despegó del agua desarrollando gran velocidad y se remontó cada vez más alto, por encima del escarpado valle, y cortamos las numerosas vueltas del río en el relieve montañoso y pudimos apreciar la maravillosa vista de las terrazas cubiertas de praderas de las vertientes montañosas con su rastrojo, de los pueblos y plantaciones de toda índole y de extensos potreros salpicados de árboles cuyas sombras oscuras se destacaban graciosamente desde el fondo verde.

De vez en cuando vimos a nuestros pies en el río Magdalena una canoa, un champán o un vapor, mientras que a ambos lados el relieve montañoso marcadamente cortado, dejaba ver con maravillosa claridad la extensión de la playa, los montes y las elevaciones. Especialmente era encantadora la vista sobre las praderas jóvenes de color verde claro que se destacaban con el sol en las superficies más oscuras de monte y rastrojo. Fue muy interesante e instructiva la vista de las vertientes de la cordillera Oriental que durante largas extensiones coinciden con el busamiento de la misma.

Desde la gran lejanía en el occidente asoman con su tono azul oscuro, por encima de un estrato bajo de cúmulos blancos, los contornos de la cordillera Central poco accidentada, salvo en unos casos en que se eleva en las atrevidas formas volcánicas de sus cúspides mayores.

Una vez alcanzados los 900 m. de altura sobre la superficie terrestre, el avión descendió rápidamente. Volamos ahora sobre la ciudad de

Honda, que se extiende a nuestros pies como un juguete, y pronto llegamos al nivel de agua y acuatizamos en la orilla izquierda, donde tomamos gasolina y a un tercer pasajero. Desgraciadamente este era tan pesado (95 k.) que con él se sobrepasó la capacidad del avión, de tal modo que, aunque por tres veces intentó elevarse, no pudo despegar del agua. Con estos ensayos el avión se había ido río abajo. Una vez convencidos de la imposibilidad de levantarnos, el piloto sin pensarlo más, dejó al tercer pasajero en una isla y nos llevó a nosotros de regreso hacia Honda. Volamos sobre la ciudad describiendo tres círculos; esta era la señal para que enviaran un automóvil al aeropuerto para recogernos, lo que se cumplió con exactitud. El señor von Krohn regresó a la isla desde donde llevó a nuestro eventual compañero de viaje hacia el puerto de La Dorada donde este podía tomar un vapor, y luego regresó a Honda donde pernoctó con nosotros en el hotel Americano, sencillo pero soportable.

A la mañana siguiente, cuando aún estaba oscuro, salimos en el automóvil hacia el aeropuerto y con el alba nos elevamos de nuevo en el aire. Esta vez por desgracia el tiempo no nos favoreció. Si ciertamente nuestra vista pudo recrearse con el maravilloso paisaje de gradería, cuya cubierta verde solo en contados lugares estaba interrumpida por manchas de rosa gris y desnuda, y que también pudimos apreciar algunas cuchillas de la cordillera Central que brillaban ligeramente con los primeros rayos del sol, no obstante por desgracia la mayor extensión del horizonte la ocupaban nubes grises y blancas, y un banco de niebla a poca altura nos ocultó buena parte de las sabanas hacia la izquierda. También directamente abajo de nosotros se elevaban de la selva jirones de niebla que poco a poco se unieron e impidieron absolutamente toda visibilidad.

Luego bajamos y volamos casi rozando la superficie del río hasta que la obstinada niebla hizo imposible la vista y nos obligó a acuatizar; la corriente nos llevó río abajo.

Cada vez más densa se tornó la niebla y era imposible saber cuando podíamos continuar nuestro vuelo. Pero de pronto se aclaró al rededor nuestro y sin pensarlo dos veces nuestro excelente piloto se elevó a considerable altura de tal manera que el banco de niebla quedó debajo de nosotros. Por fortuna este banco estaba interrumpido de vez en cuando por claros y de este modo nos fue posible orientarnos; y poco a poco el tiempo se fue despejando más y más. Volando a 350 m. de altura sobre la selva observamos cómo la niebla salía de entre las copas de los árboles y se alejaba a nuestra derecha en un rapidísimo remolino. Maravillosamente se destacaban aquí y allá manchas de color verde claro formadas por los maizales y algunas rozas que ubicadas a menor altura que sus heterogéneos árboles rompían la monotonía de la selva. Muy rara vez se encuentran las copas altas en forma de paraguas y más bien predominan las copas estrechas que se han desarrollado sobre un tronco largo y sin ramas para poder alcanzar una suficiente cantidad de luz. El verde oscuro de los árboles resalta fuertemente, pero aquí y allá también se ven coronas de los árboles de color verde claro o pardusco; los primeros parecen ser árboles que pierden periódicamente sus hojas, y que con la llegada de las lluvias

renuevan su fresco follaje; los últimos parecían ser de la especie de los árboles que florecen; pero no volamos lo suficientemente bajo como para reconocer las flores.

Claramente se pudo observar que los árboles de esta selva, al parecer expuestos frecuentemente a inundaciones —en contraste con la mayoría de las selvas de América Central— se caracterizan por una marcada desigualdad en la altura de sus copas, de tal manera que el espacio arbóreo hacia arriba no está totalmente cerrado. Por debajo de nosotros parece que corre la niebla y envuelve la selva con un ligero velo.

Subimos ahora a más de 500 m. de altura y en la lejanía pudimos ver un banco de nubes estratus sobre el cual caen manchas de sol que producen islas blancas que se destacan del gris circundante. Pronto queda únicamente sobre el río y sus alrededores más cercanos una cinta de nubes a una altura de cerca de 600 m., mientras que a la izquierda y a la derecha, ya lejos del río, la selva está libre de ellas. Por fin se aclara completamente y otra vez podemos ver el Magdalena con sus curvas, sus islas y sus bancos de arena como un mapa debajo de nosotros. Las cordilleras ahora cedieron el campo a las llanuras. Extensas regiones a ambos lados del río están cubiertas de selva y en el oriente, en la lejanía, se ven montañas de un azul profundo. En el occidente se divisan las oscuras cadenas de la cordillera Central cubiertas de nubes. Aquí y allá se ven rozas con algunos árboles gigantes que aún quedan en pie. Luego se ven extensos pantanos y no pocas veces aparecen entre las verdes coronas de los árboles de la selva, algunos troncos blancos y esbeltos.

Por fin empezamos a bajar y acuatizamos al lado de los depósitos de la Tropical Oil Company en Puerto Berrío, donde desayunamos en un hotel excelente, administrado por un alemán. Desde el hotel, que pertenece a los ferrocarriles, se disfruta de una maravillosa vista sobre el río, los vapores, el pueblo y palmas de coco.

De nuevo abordamos el avión y nos deslizamos inicialmente sobre el río, frente a las casas del pueblo que descansan sobre altos pilotes en la orilla. Nos encontramos con un planchón que transportaba vasijas de cerámica. Luego pasamos cerca de un potrero con gran cantidad de ganado y cueros expuestos al sol para secarse. Más adelante otra vez bosque y potreros y plantaciones de maíz, ubicado todo sobre las verdes terrazas de las orillas del río. Pronto nos elevamos nuevamente a considerable altura sobre el río. Sobrevolamos luego a solo 100 m. sobre un vapor varado, pasamos por encima de extensas regiones inundadas, cubiertas de hierba y por sobre ciénagas cuya superficie aparecía con un velo verde. Vimos cómo los árboles gigantes se reflejaban en el agua pardusca del río. Este arrastraba troncos hacia abajo. Sobre un banco de arena dormitaban dos caimanes, y de vez en cuando aparecían en las copas de los árboles unos maravillosos pájaros azules. Muy rara vez a grande altura pudimos distinguir un águila. Por lo demás, en apariencia todo estaba silencioso y muerto; ningún ruido, ni aun el grito de un mono salvaje, ni de otro mamífero mayor llegaba a nuestro oído; pero tal vez toda señal de vida era absorbida por el continuo ruido de nuestro motor y por el del aire cortado por la velocidad del avión.

La niebla ha desaparecido y ahora el sol cae ardiente sobre las extensas regiones selváticas. Se refleja en el agua del río y en los pequeños lagos, pero también en las aguas oscuras estancadas que se ven aquí y allá en la extensión de la selva.

En nuestra confortable cabina donde estamos cómodamente sentados en un sofá de cuero, reina una temperatura agradable, no obstante el calor abrasador de afuera ya que debido al rápido movimiento del avión se establece una continua corriente de aire fresco que pasa por las ventanas abiertas.

Acuatizamos un momento en Barrancabermeja, una estación de la Tropical Oil Company donde se encuentran grandes depósitos de aceite, fábricas, grúas, vapores y casas.

Nos elevamos nuevamente y cerca del ferrocarril que lleva hacia Bucaramanga, nos vimos otra vez envueltos en nubes; pronto aclaró de nuevo, y desde una altura de más de 1.000 m. se pudo observar a la perfección la estructura del suelo: regiones cubiertas de selva matizadas de potreros, playones, pantanos y aguas estancadas, y entre todo este conjunto, va buscando su camino el río con sus vapores, numerosas islas, bancos de arena y su escasa colonización en las orillas.

En algunas partes vemos en los potreros largas y estrechas hileras de árboles ubicados de dos en dos y paralelos entre sí, lo que indica el curso de antiguas aguas estancadas, y los lechos rellenos por sedimentos y convertidos en potreros. De vez en cuando volamos también sobre extensas superficies de suelo desnudo, que nos indican que aquí generalmente se encuentran superficies de agua, pero que en este año debido al excepcionalmente largo período de sequía se han desecado y han desaparecido, y que las escasas lluvias caídas hasta el presente no han podido llenarlas de nuevo. Sin embargo vemos en grandes extensiones, a ambos lados del río, playones grandes y pequeños en los cuales los árboles están sumergidos hasta sus copas en el agua. Y ¿cómo podrá explicarse el conjunto de los dos fenómenos?

Yo siempre pienso que las inundaciones no son de origen local, sino provocadas por el desbordamiento de ríos que hayan recibido en su curso superior abundantes lluvias.

Desgraciadamente no tenemos mapas que nos indiquen el límite máximo de las inundaciones de los grandes ríos tropicales. Estos mapas podrían proporcionarnos una información interesante, y tendríamos así datos concretos sobre la extensión de la tierra anfibia que se extiende en la llanura, sobre los grandes ríos, pues todo esto tiene a mi modo de ver, una influencia sui-géneris y profunda sobre las plantas, los animales y los hombres que viven en este ambiente. La formidable extensión de las grandes llanuras herbáceas, al parecer carentes de árboles debido a las periódicas inundaciones, la amplia distribución de lagos y ciénagas que observé a ambos lados del río durante este vuelo, me suministraron por primera vez una impresión clara de la inmensa superficie que ellas abarcan.

Lamento, eso sí, no haber podido hacer este viaje al final de la época de las lluvias, es decir, en el tiempo en que las inundaciones alcanzan su punto máximo.

Aterrizamos nuevamente esta vez en El Banco, un pueblo que tiene una iglesia antigua, y cuyos habitantes (pescadores y campesinos) observaron muy interesados nuestro hidroavión; entregamos el correo aéreo, tomamos gasolina y continuamos el viaje.

De cuando en cuando nos remontábamos a considerable altura (cerca de 1.400 m.) por encima de una tierra bien poblada y cultivada, más o menos cercana al río. Continuamos volando muy alto, por encima de cultivos y potreros, sobre pueblos y ciudades con sus iglesias y sus palmas, buscando siempre nuestro camino hacia el norte.

Durante este vuelo nos guió especialmente el río Magdalena, que se extendía como un mapa a nuestros pies, cambiando continuamente como en una película. Al llegar a la altura de la ciudad de Calamar, pudimos observar un canal y la línea férrea, que se dirigen hacia Cartagena. Vimos cómo el Magdalena que ya había recibido al río Cauca, alcanza allí considerable anchura y por fin pudimos ver la maravillosamente ubicada ciudad de Barranquilla. Rápidamente bajamos a menor altura dando una curva cerrada sobre la ciudad, cuyas casas, calles e iglesias parecían estar durante esta maniobra como en un plano muy inclinado; pasamos volando rápidamente cerca a los numerosos vapores anclados en el caño (un brazo del río que sirve de puerto), y acuatizamos sobre el ancho río para llegar en seguida al puerto. Aquí el avión puesto sobre ruedas fue llevado al hangar. Después de corta demora, un automóvil llevó el correo, al excelente piloto (quien desgraciadamente murió algunas semanas más tarde junto con otras cinco personas en un trágico accidente), a su fiel mecánico, al otro pasajero y a mí hacia la ciudad. Allí nos despedimos de los competentes funcionarios de la compañía aérea.

Yo siento personalmente una gran admiración por los maravillosos resultados que obtuvo la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos —SCADTA— que se fundó por iniciativa del doctor P. P. von Bauer y por sus amigos en el año de 1919.

Si al principio la compañía tuvo que vencer grandes dificultades, sobre todo de orden técnico, ya que los motores y los aparatos procedentes de Alemania tuvieron que ser adaptados a las condiciones tropicales, pronto se logró sin embargo, y con solo la ayuda platónica del gobierno, elevar el capital al doble del capital inicial, financiado por colombianos particulares (ahora U. S. \$ 200.000). Se estableció así un servicio aéreo regular entre las ciudades más importantes y que no estaban comunicadas entre sí por el ferrocarril (Girardot-Barranquilla, Girardot-Neiva y Barraquilla-Cartagena), lo que favorece el desarrollo económico considerablemente. A esto se debe agregar que las comunicaciones aéreas son muy agradables para el pasajero, el vuelo es tranquilo y la cabina está dotada de todo confort: sofás de cuero, ventanas de vidrio que pueden abrirse, ceniceros, bolsas con algodón para proteger los oídos, etc.

La SCADTA no solo se pone al servicio del tráfico aéreo, sino también de la ciencia tomando fotografías aéreas e interpretándolas científicamente.

Dediqué dos días durante mi permanencia en Bogotá para estudiar centenares de fotografías en las oficinas de la sección científica de la SCADTA y me convencí de que ellas constituyen un material cartográfico de primer orden.

Entre ellas encontré de vez en cuando alguna placa que no mostraba sino selva cerrada; pero en algunas aparecían grandes corrientes de agua que se destacaban claramente en la fotografía y fácilmente podrían trasladarse al mapa. También los centros habitados por los indios salvajes (Motilones) se reconocen en las fotos de la selva muy claramente, lo que es de la mayor importancia, ya que estas gentes borran en las orillas de los ríos cualquier seña que pueda marcar una senda. Esas fotografías son pues muy valiosas, ya que existe muy poca información sobre esas tribus, de tal manera que, dado el caso, era para los indios muy fácil atacar con flechas envenenadas a los expedicionarios en cualquier curso del río. Ahora el peligro disminuye, ya que se sabe cuales son los lugares escogidos por ellos para los ataques.

La SCADTA colaboró también con gran éxito en el arreglo de asuntos fronterizos. Cuando se trató de fijar la frontera entre Venezuela y Colombia en la región del río Catatumbo que desemboca en el lago de Maracaibo, los expertos calcularon el costo de los trabajos en 200.000 dólares y la duración de ellos en dos años. La SCADTA realizó el trabajo fotográfico del área en la $\frac{1}{8}$ parte del tiempo calculado, por medio de la interpretación de 1.800 fotografías aéreas y en la décima parte de los costos proyectados. El trabajo satisfizo del todo a la comisión mixta de límites. Ciertamente un resultado maravilloso.

En Barranquilla me atendieron finamente unos señores alemanes: me ayudaron a resolver dificultades que se me habían presentado con el pasaporte. En automóvil me llevaron a conocer la ciudad, me introdujeron al club alemán donde pasé unas horas alegres e interesantes, y después por la noche visité sus hogares donde pasé unas horas inolvidables.

A la mañana siguiente en un corto viaje a través de un paisaje de estepas con arbustos pequeños, llegué al tranquilo Puerto Colombia desde donde continué mi viaje, el 19 de mayo, hacia Curaçao en el bonito vapor holandés "Cryssen".

Mientras iba navegando en este lindo barco, a lo largo de la costa colombiana, ya ondulada o completamente llana, atravesando en una hora y media las aguas turbias y parduscas que lleva el río Magdalena al mar, recordé vivamente todo aquello que he visto y oído y experimentado en las pocas semanas que estuve en Colombia. Ciertamente que fue en un rápido vistazo como pude formarme una idea del país, pues corto fue el tiempo de mi permanencia en él, demasiado corto para formarme un concepto completo acerca de este. Sin embargo, tuve una gran experiencia y una serie de intensas impresiones, de tal manera que pude darme cuenta de las particularidades del país y de su gente y tengo recuerdos inolvidables que para

siempre se unirán con el nombre de Colombia. Al querer intentar ahora fijar estos recuerdos, puedo hacer comparaciones con México y América Central, ya que estos países fueron visitados por mí en un tiempo inmediatamente anterior a mi llegada a Colombia y de esta manera son ellos el objetivo más cercano para establecer comparaciones.

En lo que se refiere a la dimensión de Colombia hay un fuerte contraste con las pequeñas repúblicas de la América Central cuya extensión puede abarcarse fácilmente; se parece más bien en orden de dimensión a México, y aun cuando el tráfico moderno —por su rapidez— no favoreció mi viaje durante largos trayectos, me di cuenta sin embargo de la amplitud de las distancias que existen en este país. Pero todavía más marcada es la diferencia del estilo del paisaje, de lo cual pude darme cuenta a pesar de que la llegada de la época de las lluvias había ocultado tantos picos y cumbres. La estructura del paisaje es más amplia en Colombia pero a pesar de que en la América Central en no pocos casos el paisaje se eleva igualmente en majestuosas proporciones grandiosas, (como por ejemplo en la vertiente guatemalteca sobre el mar del Sur) el efecto estético y la impresión física es totalmente diferente para el observador. En la América Central se concentran dentro de un estrecho marco numerosos elementos geográficos que producen por ser tan numerosos, tal variedad de formas y colores, que extasían la vista y colmarían la exigencia del más connotado paisajista, por su destacada belleza.

Esto mismo lo afirmó hace varios años Moritz Wagner, hombre muy viajado, rico en conocimientos y de gran espíritu, cuando contemplaba el volcán Pacaya. Pero el conjunto de tantos elementos que forman el paisaje produce fácilmente en el observador una intranquilidad espiritual, que no le permite analizarlos uno a uno, y fija la atención solo en el que tiene mayor importancia. De diferente manera sucede en Colombia, en donde los elementos del paisaje son individuales, en tal forma que algunos de ellos por sus dimensiones dominan totalmente el horizonte.

Así desde el Quindío domina en el poniente y nor-oeste la cadena azul de la cordillera Occidental, en un raro cambio de cumbres planas y tranquilas, de pronto interrumpidas por pendientes o ascensos de picos voluminosos y elevados. Por el otro lado desde "Cuchilla" o desde el valle del Magdalena, la grandiosa cordillera Central domina más de la mitad del horizonte con sus contornos casi siempre suaves o también atrevidas elevaciones volcánicas. Ciertamente que estos volcanes impresionan por su corona de nieve, pero están más distanciados entre sí que los centroamericanos. Sus dimensiones, y no obstante su valor intrínseco, no son suficientes para disminuir la impresión colosal que produce la poderosa cordillera. Los volcanes colombianos se elevan a la misma altura sobre el nivel del mar que sus hermanos mexicanos, pero ellos descansan ya inicialmente sobre el alto lomo de la cordillera, mientras que las montañas de fuego mexicanas se alzan desde una altiplanicie de altura media, o como en el caso del pico de Orizaba que se levanta desde la llanura costanera hacia una altura dominante, por lo cual se destacan mucho más. Tal como Colombia, también México posee un estilo de paisajes más amplio que los países centroamericanos; pero la característica básica es otra: si en el occidente de Colombia

determinan la fisiografía geográfica los formidables ramales de los Andes que se disuelven en el norte, y si en el oriente las inmensas llanuras bajas del Orinoco y del Amazonas producen el mismo efecto, en México esta fisonomía está determinada por las dimensiones gigantescas de las tierras altas, aunque de alturas apenas medianas, y en cuyas partes inferiores se encuentran extensas llanuras frecuentemente enmarcadas por montañas. Las llanuras de Bogotá y Facatativá y de otras ciudades colombianas de la cordillera Oriental tienen un parecido familiar con los valles altos mexicanos de la ciudad capital de Toluca o Puebla, pero sus extensiones son demasiado pequeñas y sus montañas periféricas demasiado bajas para producir una impresión tan honda como aquellas. Las condiciones similares del clima y del suelo produjeron en todas las tres regiones ciertas semejanzas físicas en el manto de la vegetación. Aunque experimenté al llegar a Colombia la misma impresión del paisaje que la que recibí en México, por las formas similares de vegetación, de cerca me impresionaron vivamente los elementos de la flora suramericana tan extraños para mí, con una sola excepción: la de las regiones secas cuyas plantas características más importantes (*Opuntias* pp) y cactus de órganos, son las mismas al norte y al sur del istmo de Nicaragua. (El límite fitogeográfico entre Norte y Suramérica), y que invadieron desde el sur los países septentrionales. La fauna exótica no domina el paisaje y por lo mismo tampoco advertí la diferencia geográfica de la fauna entre Colombia y Guatemala. Los rebaños de ganado vacuno blanco en Colombia constituyen un caso diferente, pues llegan aquí traídos por el hombre.

La fauna silvestre rara vez puede ser vista por el viajero, si se exceptúan los pájaros acuáticos y en el período de sequía los caimanes en el río Magdalena y en otros ríos.

El hombre que primeramente habitó en Colombia, el indio, fue desplazado hacia las regiones más apartadas del país. Yo no he visto ningún habitante autóctono puro pero sí encontré muchos que deben tener sangre predominantemente india; mientras que en México y Guatemala los indios dominan en gran parte las calles de las ciudades, no así en Colombia, y solo los maravillosos trabajos de orfebrería y otros testigos arqueológicos en el museo de Bogotá, me mostraron cual era el grado de cultura de los indígenas de antaño. Tanto en la costa atlántica como en el Pacífico predomina el negro, y en el interior el mestizo, es decir, la mezcla entre blanco e indio. La influencia negroide es muy considerable en el valle del Cauca, menos visible en Bogotá y disminuye notablemente en la cordillera Central.

La impresión personal que tengo respecto de los colombianos es muy agradable. En todas partes fui recibido con amabilidad y mis relaciones con los dueños de hoteles, cocheros, arrieros, maleteros se llevaron siempre a cabo en forma cordial y respetuosa. Fue muy satisfactorio para mí comprobar que en este país, lo mismo que en algunas regiones de la América Central, se siente en general, entre todo el pueblo, gran simpatía por los alemanes y aun en los departamentos en donde existe un fuerte regionalismo, este no afecta la misma acogida. Me llamó la atención que el pueblo siempre se distinguió por una gran tranquilidad. La gritería y las maldiciones de los arrieros y cargueros durante su trabajo que son no-

torias en la América Central, no se oyen aquí y los mismos emboladores que en Costa Rica lo asedian a uno, aquí son reservados. Solo los limosneros son impertinentes, tal vez impulsados por la necesidad.

Sobre la moral en los negocios en Colombia solo oí conceptos favorables, y con gran respeto observé que el país no se ha sometido al control norteamericano en materia de comunicaciones. Este ya se siente muy fuerte en la América Central; no así en Colombia, en donde la mayoría de sus ferrocarriles, navegación fluvial, son empresas nacionales.

Los chinos y los sirios que juegan un papel muy importante en la vida comercial en México y América Central no se encuentran aquí sino muy rara vez en las ciudades del interior. La colonia alemana que visité en Cali, Bogotá y Barranquilla goza de mucho prestigio entre los colombianos. En las últimas dos ciudades existe también un club alemán y en Bogotá el Colegio Alemán que es la mejor garantía de la supervivencia del idioma en países lejanos. Pero una verdadera cruz para la colonia alemana y el buen nombre de Alemania en Colombia son los numerosos desertores de buques comerciales alemanes, que están vagando por el país, molestando a sus paisanos, por incapaces de trabajar normalmente y que al parecer prefieren la vida nómada.

Pero es imperdonable el que haya gente que sin una visión real de la situación y valiéndose de su optimismo, traigan grupos de familias alemanas al país, que ignoran el idioma, que no tienen capital y que frecuentemente tienen profesiones que de antemano los imposibilitan para trabajar en el campo y para la colonización. Uno se queda perplejo y se pregunta si en verdad la enseñanza escolar en Alemania es tan mala hasta el punto de que se ignora lo más elemental sobre las condiciones de vida y trabajo en los trópicos.