

CAPÍTULO XIII

EL “MERCEDES” Y LOS BARCOS A PALETA

Ricardo de los Ríos Tobón

Los habitantes del Eje Cafetero casi siempre han asociado la exportación del café, que ha sido históricamente el motor de su progreso, con los arrieros, tren, al cable aéreo, y hoy en día con las carreteras. Pero casi siempre, se han olvidado del barco fluvial de paletas traseras que, por décadas, llevó los bultos del grano por el río Cauca, en barcos menores, desde La Virginia hasta Cali, para seguir en tren a Buenaventura y al Pacífico; o por el río Magdalena, desde La Dorada, en barcos mayores, hasta Barranquilla y al Atlántico.

En este capítulo se enfocará, entonces, la importancia que tuvo la navegación fluvial para el desarrollo del Eje Cafetero durante la primera mitad del siglo XX, como vehículo de conexión con el mar para exportar el café, y se demostrará que la región, merced a su esfuerzo y al respaldo de los inversionistas ingleses del cable aéreo a Mariquita, pudo disponer de dos rutas fluviales, una hasta cada océano, para exportar su producto básico e impulsar su desarrollo. En consecuencia, se mostrará que los tres puertos fluviales de la zona, La Virginia y Puerto Caldas en el río Cauca y La Dorada en el Magdalena, llegaron a ser polos de desarrollo, y de paso se hará una evocación de la navegación por ambos ríos, como un recuerdo romántico en la mente de los grandes caldenses.

EN EL VIEJO CALDAS TAMBIÉN HUBO NAVEGACIÓN

Los 80 metros de anchura del manso río Cauca se veían estrechos para la majestad del barco que avanzaba a 20 kms por hora, una mañana de 1928, por el centro de su cauce; aunque a veces, para seguir la línea de mayor profundidad, el canal como lo llamaban los lobos de río, debía acercarse con alguna dificultad a la orilla, casi rozando los barrancos. Casco metálico sobresaliente un metro sobre las sucias aguas del río; una arrogante chimenea de 15 metros de altura bombeando humo negro contra el cielo azulado de La Virginia; la caseta del capitán en el tercer nivel, desde donde altivamente guiaba al gran buque de 200 toneladas de capacidad de transporte, “pay-load” como trataban de pronunciar los ribereños; un segundo nivel con elegantes pasajeros de primera clase, ellas con pavas y ellos con sombrero panamá, apoyados en las barandillas metálicas pintadas de blanco; y abajo, en el primer nivel, varios centenares de sacos de café, bultos cuadrados forrados en papeles encerados, cincuenta pasajeros de tercera clase apilados como racimos, algunos de ellos tendidos en hamacas entre las columnas del barco, una pila de leña hasta el techo, y la negra y ardiente caldera donde hervía el agua para mover los pistones y transmitir el movimiento a la inmensa rueda trasera de paletas, que empujaba el barco.

El “Mercedes”, el mayor de los barcos a vapor que navegó por las aguas del río Cauca, con sus 40 metros de largo por 8 de ancho, era en verdad imponente. y Los ribereños sentían orgullo al ver la flamante embarcación iniciar su viaje hasta Cali, a 363 kilómetros de distancia, a donde llegaría en tres días; mayor satisfacción sentían sus propietarios, inversionistas de Manizales, al saber que

sus barcos eran importante herramienta regional para mover el intenso comercio cafetero de exportación.

Esta imagen del “Mercedes” o alguna otra de barcos a paletas, está sembrada en la imaginación de todo colombiano, por haberlos conocido en la infancia, por las descripciones de García Márquez en su “Crónica de una muerte anunciada”, o en “El amor en los tiempos del cólera”, o simplemente por haberlos recreado después de una película del Missisipi. Por ello los barcos fluviales a vapor son parte del imaginario histórico y afectivo de cada habitante de este país.

PRIMERO FUE EL CHAMPÁN

De manera natural todas las comunidades humanas han aprovechado los ríos para su desplazamiento y el de su comercio, por lo cual han desarrollado cantidad de soluciones diferentes. Nuestra primera solución importante, la fórmula nacional, fue el Champán, inventada por Alonso de Olalla y Hernando Alcocer, dos españoles recién llegados a la Colonia en 1560.¹

El problema que empezó a solucionar el champán, lo define Poveda Ramos, en abigarrada y pintoresca descripción:

“Desde cuando la Corona española constituyó la Real Audiencia de Santafé, en 1550, la navegación del río Magdalena comenzó a ser un factor crucial para la vida económica y administrativa del (futuro) Virreinato. Por el río comenzaron a subir funcionarios, esclavos negros, inmigrantes españoles, armas, papel, herramientas, libros, máquinas, mobiliarios, correo, vino, ganado y noticias procedentes de la Península, del Caribe y de Panamá. Y por el río bajaba a Cartagena el oro de Mariquita, Ocaña y Antioquia, así como el correo, los militares repatriados, la quina y los desterrados hacia España”²

De allí que por el río Magdalena se hubiera desarrollado el primer transporte organizado que tuvo el interior de Colombia, la industria de los champanes, los mayores de los cuales llegaron a tener 20 metros de longitud y 2,50 de ancho, Y cargaron 20 toneladas, con una fuerza motriz de diez o quince bogas. En el centro tenían una estructura fuerte, un arco de guaduas y varas, sobre las cuales estaba tejido un techo de palma. Su operación era exótica, pero con un gran sentido de las fuerzas mecánicas: el impulso motriz lo daba la suma continuada del esfuerzo de hombres, los bogas, que caminaban sobre el techo de la cabina; cada uno tenía una fuerte pértiga de cinco o seis metros que apoyaba contra su hombro mientras clavaba el otro extremo en el fondo del río y caminaba sobre el techo de la cabina del champán en sentido contrario al del desplazamiento de éste. Al llegar al extremo, elevaba la pértiga y se devolvía al comienzo de la cabina, para reiniciar su recorrido, cuidándose de no chocar contra los otros bogas que avanzaban haciendo el recorrido de impulso para la embarcación. Si se trataba de champanes grandes, dos filas paralelas de bogas impulsaban el avance, y el regreso se hacía por el corredor central que dejaban los mismos bogas impulsores, cuyo trabajo era tan arduo que un coronel inglés como se leía

¹ Ya se han mencionado en el capítulo X, como los primeros concesionarios de vías en el país.

² Poveda, (1998), p.8

en una especie de manual de viaje por el Magdalena que el militar extranjero se había inventado.³

“Esos pobres infelices verdaderamente lo merecen, porque impeler durante tantas horas bajo el sol abrasador, es un trabajo extraordinariamente pesado y sin duda mataría a cualquier europeo en pocos días”. Y lo que se merecían los bogas “siempre que trabajen bien (eran) dos o tres cigarros y un vaso de ron por la mañana y otro por la tarde”,

Así el champán recorría 30 ó 40 kilómetros en una jornada de 10 horas, mientras bajaba por el río, y 15 cuando lo hacía contra corriente, lo que resultaba que el viaje entre Cartagena y Honda, el puerto terminal antes de seguir a Santafé, duraba entre 70 y 100 días, según el clima, y entre 45 y 60 días cuando se avanzaba con la corriente, entre Honda y la Costa.

Las condiciones de viaje eran muy difíciles, según lo relata Miguel Poveda:

“El sol y el calor eran abrasadores de día. Bajo la toldilla el espacio era muy estrecho y había que compartirlo con otros pasajeros apiñados (alguno quizás enfermo), con la carga delicada, con tal cual boga sudoroso y a veces con animales. Dormir bajo la toldilla era casi imposible, aun cuando la noche fuera seca y sosegada. Pero en las noches de los torrenciales aguaceros y los huracanes propios de ese río, no había alternativa. Lo común era que, al ponerse el sol, se buscaba una playa o una orilla menos abrupta para pasar la noche. Allí se amarraba el champán a uno o dos fuertes árboles de la selva espesa...A veces los bogas hacían un rancho improvisado de varas y ramas, con un mal techado y sin paredes para pasar la noche. Los que no hallaban campo bajo la toldilla o bajo el rancho, o preferían no dormir hacinados, tendían un lienzo o un poncho en la arena y dormían (si les era posible) a la intemperie. En esa orilla se cocinaba la comida cuando no llovía a cántaros. Leña abundaba por todas partes, como abundaban las víboras, las arañas, los alacranes, los caimanes y los tigres que pululaban y que rodeaban día y noche a los viajeros. Sólo uno que otro varón audaz, y los bogas, se atrevían a bañarse en el agua corriente, donde podía estar sumergido un caimán, una raya o una serpiente”⁴.

Miguel Cané, viajero observador quedó impactado por la incomodidad que sufría el viajero en un champán, al tener que mantenerse casi echado en el caluroso fondo de la embarcación, según sus palabras: “en la misma actitud de un cadáver”:

“El viaje (de la costa a Honda) duraba en general tres meses, al fin de los cuales el paciente llegaba a Honda con treinta libras menos de peso, hecho pedazos por los mosquitos, hambriento y paralizado por la inmovilidad de una postura de ídolo azteca”⁵

³ Hamilton, citado por Poveda, (1998), p.18.

⁴ Poveda, (1998), p.16

⁵ Cané, (1979), p. 185.

La primera crónica sobre el recorrido en champán se le debe a Alejandro de Humboldt, en 1801; y de manera similar, la primera narración sobre el cruce del Camino del Quindío, como se mencionó en el capítulo 5 de esta obra, se le debe al mismo sabio alemán, lo que valora la importancia de los viajeros extranjeros para la historia de las comunicaciones nacionales.

ASÍ FUE HASTA 1823

El inicio del desarrollo neogranadino, en el siglo XVI, y del colombiano, en el siglo XIX, sólo llegó a ser posible por la navegación fluvial, ya que nuestra condición de país mediterráneo, donde las principales ciudades, excepto Cartagena, estaban ubicadas bien adentro de un inmenso y montañoso territorio, hacía difícil la comunicación y casi imposible la exportación de cualquier producto voluminoso o pesado. Por eso el oro había sido la única fuente de ingreso de divisas, por su alto valor con relación a su tamaño y a su peso, que facilitaba llevarlo en mulas desde el interior hasta los champanes, y por estos hasta los barcos marítimos de vela.

Así fue hasta cuando, en 1824, Juan Bautista Elbers cumplió su acuerdo con el vicepresidente Santander y puso a navegar sobre el río su barco a vapor “Fidelidad”, lo que hizo que el rendimiento del transporte, tanto en velocidad como en capacidad de carga se quintuplicara, porque ahora la fuerza motriz fue el vapor de las grandes y elementales calderas que quemaban leña como combustible, lo que dio origen a una medida unitaria que hace sonreír al leer documentos de la época, cuando se indica la capacidad térmica de un barco en “burros de leña”, llevados por los leñadores hasta la orilla del río, a donde arribaba el barco. El rendimiento típico de uno de aquellos barcos era, entonces, como decían los informes, de seis a siete burros de leña por cada cien kilómetros de navegación.

A causa de los beneficios de esta fuerza motriz, las cifras del impacto de la navegación fluvial sobre el comercio exterior del país son dicientes: en 1835 Colombia exportaba 823 toneladas; en 1859, 6.493; y en 1880, 15.063, todo por el Magdalena, crecimiento posible solamente con barcos a vapor de 200 toneladas de carga e imposible en champanes, así fueran de 20 toneladas.

CÓMO PROTEGERSE DE LOS MOSQUITOS

Pedro Gómez Valderrama, en “La otra raya del tigre”, enseña una técnica para defenderse del sistemático ataque de los zancudos en los viajes en champán por el río Magdalena, porque, como advierte el autor, el mosquito se esmeraba en picar a los europeos:

“La playa a las cuatro de la tarde parece de oro, hay que amarrar allí, no podemos seguir en la noche. En el fuego empiezan a preparar una sopa con la tortuga que ayer capturaron. Un boga les dice que por la mañana verán las huellas de las tortugas que van a enterrar sus huevos en la playa nocturna. El mosquito se esmera en picar a los europeos, la noche va cayendo, ven como los bogas hacen huecos en la arena blanca y húmeda y se cubren con ella, les dicen que es para el calor y para evitar el mosquito. Pronto quedan sepultados en la arena, la Nodier quiere hacerlo y metros más allá, ella y Lengerke dejan sus vestidos y se sumergen en la arena fresca, sepultados hasta el cuello, hasta el día siguiente; mientras pasa la noche y dormitan, sienten el silencio del tigre, pero ya el alba aclara, rosada, violeta e increíble, el perfume macerado de la

noche en la selva tiene toda la gama desde la flor hasta la descomposición, el agua les quita la arena y están otra vez tumbados en el horno del champán, cinco, siete días alucinados por el calor y desesperación hasta los turbiones de Honda donde ayudan a la maniobra para no naufragar, y por fin, en la tarde ven el descampado, las casas españolas, la triste y la alegre, la ciudad donde todo en el río comienza y acaba..”⁶

EL BARCO A VAPOR

Poveda Ramos, un experto en el tema, define bien la relación entre la llegada del buque de calderas a nuestros ríos y el desarrollo nacional:

*“Los vapores fueron la puerta por donde entró a Colombia la Revolución industrial. Ellos introdujeron y fueron la escuela práctica no sólo de la caldera de vapor y del motor de Watt, sino de muchas otras novedades técnicas y culturales que entraron al país desde comienzos del siglo pasado, hasta mediados del siglo XX: las unidades de medida inglesa, las herramientas metal-mecánicas, los conocimientos hidráulicos y náuticos, la contabilidad por partida doble, la meteorología práctica, la cartografía aplicada, la electrotecnia, la radiotelegrafía, la administración de empresas modernas, la refrigeración, el aire acondicionado, el turismo como empresa, el espíritu empresarial schumpeteriano, y mucho más. Es más: el río y sus barcos llevaron hacia el resto del mundo nuestras mal pagadas pero vitales exportaciones como el tabaco, el café, los cueros y el cacao; y en ellos entraron a nuestras ciudades mediterráneas las máquinas, los materiales, los técnicos, las ideas, la información y la cultura del mundo, que han ido modernizando y mejorando las condiciones de vida de nuestro país”*⁷

EL CAFÉ Y LOS BARCOS

Después de tímidos experimentos de exportación en pequeñas cantidades, y después de que el añil y el tabaco tuvieron que dejar de viajar hacia el exterior en el primer nivel de los grandes buques a paletas, al terminarse su éxito como producto de exportación, hacia 1880 el café se convirtió en la fuente principal de ingreso de divisas para Colombia. Cuatro razones han dado los especialistas para el auge inusitado de la producción del grano: la colonización antioqueña sobre las tierras más aptas para su cultivo; la construcción de ferrocarriles para unir las regiones cafeteras a los ríos navegables, fundamentalmente al Magdalena; el aumento progresivo del precio del café en Nueva York; y la devaluación del peso colombiano ante el dólar y la libra esterlina, orquestada por el gobierno de la Regeneración.

Es digno de análisis el cuadro siguiente, de la producción nacional de café durante varios años, en sacos de 60 kilogramos (o 62,5 para algunos), medida que ha sido desde siempre la nacional, por ser la mitad de la capacidad de una mula, que transportaba una carga, es decir dos sacos.

1875

72.180 sacos

⁶ Gómez, (1993), p.22.

⁷ Poveda, (1998),p. ix

1880	103.280	“
1894	324.217	“
1898	510.179	“
1909	678.739	“
1915	1.083.178	“
1919	1.616.423	“
1921	2.251.327	“
1930	3.173.560	“

Al comparar estas cifras con las indicadas anteriormente sobre el volumen de exportaciones nacionales, se observa que para 1880 el café exportado era cercano a las 3.000 toneladas, o sea que en dicho momento el café era la quinta parte de las exportaciones colombianas, principalmente por el Magdalena, porcentaje que llegará, en la mitad del siglo XX, al 70% y aún más.

Sólo hacia la tercera década del siglo XX hubo carreteras desde las zonas cafeteras hasta el mar; como consecuencia, el único medio para sacar hasta el mar tamaño incremento de un producto pesado como el café, durante más de medio siglo, fue la navegación fluvial, principalmente por el río Magdalena, con más del 70%, y en menor escala por el Cauca y el Catatumbo.

Por todo lo anterior, como se detalló en el capítulo en el que se habló de los ferrocarriles, la intención para construirlos fue la de comunicar las regiones cafeteras con el río Magdalena, en la mayoría de los casos; con el Lago Maracaibo por el río Catatumbo, en el Oriente, y con el río Cauca, para seguir por tren hasta Buenaventura.

El café desarrolló una acción recíproca con la navegación fluvial y con los ferrocarriles, pues al mejorar el transporte se incrementó la producción del grano y con más café se necesitó más transporte, lo que se suplió con los barcos en los ríos Cauca y Magdalena y las líneas férreas que atravesaron el departamento.

EL LEÑATEO DE LA DORADA

El leñateo fue un problema técnico y financiero de combustible para transporte, que debe mirarse con la misma seriedad con que hoy se analizan los aumentos mensuales del valor de la gasolina, o la búsqueda de soluciones alternas para remplazar al oro negro, así parezca un mero asunto de leña. Éste fue común al transporte fluvial, como aquí se indica, y al transporte férreo, como se señala más adelante.

En un trayecto de más de 900 kilómetros, con solamente tres poblaciones a la orilla del río Magdalena, el suministro de combustible era un problema serio pues los barcos no podían cargar el combustible que necesitaban, que era mucho por la ineficiencia de las máquinas. Se contaba con tres posibilidades: el carbón mineral, el carbón vegetal y la leña de los bosques ribereños.

El primer análisis financiero y logístico del señor Elbers, el iniciador de la navegación a vapor, fue desechar el carbón mineral porque sólo se explotaba en

la Sabana y en cantidades pequeñas; al tener que escoger entre la leña y el carbón vegetal, optó por la primera por razones explicables: evitarse la construcción de hornos de tierra en las orillas selváticas del río, no quedar en manos de precios impuestos por los díscolos leñadores, y disponer de un amplio proveedor, tan amplio como era tener al borde de sus barcos más de 100.000 kilómetros cuadrados de selva tropical. Ello a sabiendas de que es mucho más eficiente el suministro térmico del carbón vegetal que el de la leña y mucho menor su peso para el almacenamiento en el primer nivel del barco.

De dicho análisis financiero surgió el leñateo, una actividad económica nacional que fue inmensamente importante para el transporte y que podría equipararse, en idioma coloquial, a la Ecopetrol de ahora.

Es de imaginar aquel proceso de combustible: en un barranco de la orilla la leña apilada en paquetes que corresponden, cada uno, a lo que transporta un burro, cerca de 80 kilogramos, ya que existen dos unidades de medida: el burro de leña y la brazada, es decir, lo que abarcan los brazos abiertos. El grupo de leñadores mira con suspenso al buque que marcha por el centro del río, pues no siempre arriban las embarcaciones a comprar leña; aunque ahora la posibilidad es amplia porque en el leñateo anterior no ha comprado, según han sabido por su correo de la selva. El gran buque se acerca lentamente a la orilla y trata de aproximarse lo más posible al barranco; el “ingeniero” del barco desciende, mira la calidad de la leña y negocia; hecho el acuerdo la leña se transfiere en brazadas directamente al barco, o se transporta en canoas, si hay invierno y el río se ha ensanchado, todo bajo la supervisión del “ingeniero”, pues siempre fue llamado así. Enseguida se hacen cuentas, el uno con un lápiz y los leñadores con los dedos; el del barco paga en efectivo, bajo la mirada atenta de los leñadores y de sus expectantes burros, mientras en el barco la leña se acomoda entre un sector de columnas de hierro, en el primer nivel, para completar la pila existente, hasta que se toca el techo. Enseguida el barco aumenta presión, la rueda trasera gira y el aparato se aleja de la orilla, después de saludar, con un largo pitazo de vapor, a sus proveedores de combustible.

El argentino Miguel Cané, diplomático y buen cronista, tiene una visión menos poética del leñateo, en su crónica sobre su terrible viaje por el río Magdalena:

“Un vapor cualquiera del Magdalena gasta de 40 a 50 burros de leña diarios; el Antioquia consume el doble, pero en cambio anda la mitad menos que los demás....Una larga plancha une al buque con la orilla, a guisa de puente. Los marineros, desnudos de medio cuerpo, con una bolsa sujeta en la cabeza cayendo sobre la espalda como un inmenso capuchón, bajan a tierra, reciben en el espacio comprendido entre el cuello, el hombro y el brazo izquierdo, una cantidad increíble de astillas, las sujetan con una cuerda, amarrada en la muñeca de la mano libre, y, cediendo bajo el peso, trepan laboriosamente al vapor y arrojan su carga junto a las hornallas.

A veces el río ha crecido y los depósitos de leña se encuentran bajo las aguas, teniendo los bogas que trabajar con la mitad del cuerpo sumergido. Rara es la ocasión, cuando trabajan en seco, que no se interrumpan para matar las víboras sumamente venenosas que se ocultan entre la leña. Pero cuando ésta se

encuentra bajo el agua, no tienen defensa, estando, a más, expuestos a las picaduras de las rayas”⁸

Así sucedió por más de un siglo de historia colombiana, así se movió el área de los combustibles para la exportación nacional; y tan importante fue la actividad del leñateo que de allí surgieron más de diez puertos del río Magdalena: uno de ellos, muy importante para la historia que se está narrando en este texto, La Dorada, que fue simplemente la ampliación del puesto de leñateo de La María, el primero cuando se viajaba de Honda para la Costa y el último cuando el viaje era hacia Bogotá. La experiencia había demostrado a los capitanes de los barcos que era necesario tener un puesto de leñateo cada 25 o 30 kilómetros. Por esta última razón en Caldas hubo otro puerto de leñateo, Buenavista, en la desembocadura del río La Miel en el Magdalena.

UNA FICHA TÉCNICA SOBRE EL LEÑATEO Y LA POTENCIA DE LOS BUQUES

Motor típico de un barco mediano (Para aplicar a la rueda de paletas y mover el barco)	40 HP (caballos de fuerza)
Eficiencia del sistema leña, caldera, motor (Es decir el porcentaje de energía del combustible que se transforma en trabajo para el motor- En las máquinas modernas se logran eficiencias del 85%)	10%
Poder calorífico de la leña	3.000 kilo-calorías por kilo
Consumo de leña por hora a toda máquina	85 kilos de leña por hora
Capacidad de carga de leña de un burro	80-85 kilos
Consumo de leña en jornada de 14 horas	14 burros de leña
Velocidad normal de un buque	15-18 kilómetros- hora
Recorrido diario de un buque	200 kilómetros
Consumo de leña para 100 kilómetros	6 a 7 burros de leña

(Lo anterior en condiciones normales. Pero subiendo por el río la situación se complicaba, en verano se producían encallamientos en la arena que gastaban mucha energía, etc, por lo cual lo prudente era tener “Estaciones de servicio” de leñateo cada 30 kilómetros) ⁹

BARCOS EN EL RÍO CAUCA

Quien primero se animó a la aventura de crear una empresa de navegación por el río Cauca fue el alemán Karl Hauer Simmonds, a finales del siglo XIX, tema del que era conocedor por su experiencia igual en el río Magdalena en 1852, cuando no había “navegado” con éxito.¹⁰ En 1883 creó la “Compañía para

⁸ Cané, (1979),p.190

⁹ Poveda, (1998),p. 75 y 85

¹⁰ El río era navegado en canoas con buen tráfico, tanto que Germán Patiño afirma que en el año de 1874 se transportaron por el Cauca OCHO MIL CARGAS de mercancías extranjeras y

Navegación a Vapor en el Río Cauca”, antes de lo cual, con mucha lógica, contrató al gran ingeniero Francisco Javier Cisneros, el de los ferrocarriles y los barcos en el Magdalena, para que recorriera en canoa el Cauca, entre Cali y Cartago, y estudiara la navegación por el río.¹¹

El alemán ya había hecho dos intentos, uno en 1875, que fracasó por la guerra y los políticos; y otro en 1880, que tampoco pudo consolidarse, aunque quizás buscando éxito, puso como gerente al presidente Julián Trujillo.

Ante el fracaso con líderes cívicos y con políticos, Simmonds apeló al capital, y lo encontró en el futuro Eje Cafetero, en la persona de Bartolomé Chávez, rico gamonal de Supía, minero, concesionario de vías y puentes, terrateniente y comerciante, quien aportó \$32.250, a los que sumaron \$20.65 trece inversionistas del notablato caleño, para conformar el capital requerido.¹²

Para la presente historia es de alto interés la presencia de un capitalista de la región en el inicio de la navegación por el Cauca, porque indica que entre los habitantes del futuro Eje Cafetero había conciencia de su aislamiento obligado por la topografía, y la necesidad de proyectarse hacia el exterior, por una vía de más envergadura que los simples caminos de arriería.

Con el concepto favorable, encargó el primer barco a Inglaterra, el cual, en gesto poco inglés, una vez estuvo listo para despachar en partes a Colombia, los mismos fabricantes lo vendieron para una misión militar en el Nilo. Vuelto a fabricar se despachó a Colombia un año después, lo cual tomó cerca de un año para transportarlo en partes y en turegas de bueyes entre Buenaventura y Cali. Al fin quedó armado y quizás hubo que completar su casco porque un día de febrero de 1888 zarpó, con humeante chimenea, el vapor “Cauca”, por el río de su nombre, en el actual Paso del Comercio, a la entrada de Cali, pequeño puerto que empezó a llamarse Puerto Simmonds. Con su capacidad de carga de más de diez toneladas, el barco entró a remplazar el viaje de dos semanas del equivalente a cien mulas, en viaje de tres días hasta Cartago. De esta manera se logró que la empresa tuviera éxito durante ocho años, hasta que el pequeño barco se hundió el 26 de julio de 1896, en las cercanías de Buga, en un famoso remolino, apodado Bum-bum.¹³

Otra empresa, bugueña, la “Sociedad de Navegación por el Río Cauca”, intentó adelantarse y de un viejo barco traído también en partes, armó el vapor “Caldas”, lo lanzó al río en 1884, pero naufragó el mismo día del primer viaje, a pocos kilómetros de Cali.

El arranque, entonces, fue difícil ya que la navegación por el río Cauca no tenía las inmensas posibilidades de la similar por el Magdalena. En efecto, el río sólo es navegable de manera comercial por 363 kilómetros, entre Cali y La Virginia,

productos nacionales, es decir, el equivalente a ocho mil mulas cargadas. Citado por Valencia, (2004), p.5

¹¹ Poveda, (1998) p.160 y ss. con el soporte de Jaramillo,(1967),p. 377; y Jaramillo, (1997), p.. 253 y ss. .

¹² Valencia, (2004) p. 8

¹³ Poveda afirma que el “Cauca” flotó por primera vez en 1885 (p.164); José Jaramillo dice que en 1883 (p. 195).

es decir a todo lo largo del actual Valle del Cauca, pero su caudal y profundidad no son suficientes para barcos mayores a pesar de que el río sea manso, sin grandes corrientes, y sin selvas a los lados que llenen de troncos el cauce. Por eso el máximo calado que permite la profundidad del lecho no pasa de un metro, por lo que en los 45 años en que se desarrolló, se limitó la navegación comercial por el río a barcos cercanos a las cincuenta toneladas. Por tal motivo los barcos tenían que diseñarse y construirse específicamente para el río Cauca.

El fracaso de la pequeña empresa del alemán, más la Guerra de los Mil Días detuvieron el impulso de la navegación a vapor por el río, hasta 1904 cuando, un bono de fomento ofrecido por el presidente Rafael Reyes, permitió la creación de varias empresas fluviales en el Cauca, lo que hizo flotar por sus aguas a los buques “Chávez”, “Santander”, “Caldas”, “Sucre”, “Ricaurte”, “Cabal”, “Risaralda”, “Palmira”, “Manizales” y otros patrióticos nombres que contrastaban con los frívolos de la Compañía Fluvial de Cartagena, cuyos barcos por el Magdalena se llamaban, coquetamente, “Alicia”, “Helena”, “Eloisa”, “Margarita”, “Clara”, “Catalina”, “Julia”, “Berta”, “Flora” y “Adela”.¹⁴

Una descripción fotográfica

El viajero francés Jorge Brisson recorrió el río Cauca entre Cartago y Cali en octubre de 1891 en el barco a vapor del Sr. Simmonds. Brisson nos dejó un relato del cual se transcribirán algunos párrafos que describen lo que fue la navegación por el gran río del Eje Cafetero.¹⁵

“...por la larga tabla inclinada y embarrada que sirve de puente para embarcar...donde arriesgo caerme al agua, porque ha llovido toda la mañana...a un vaporcito sucio y desmantelado...(que) tiene 30 metros de largo por 5 de ancho. Se compone de dos puentes o cubiertas: la inferior a 30 centímetros de la línea de flote, sin balcón y donde está la máquina calentada con madera, una pequeña cocina muy desaseada; y el piso superior, montado sobre columnitas o barras de hierro, en donde se instalan los pasajeros de primera clase, en un pequeño espacio que les sirve de salón, comedor y dormitorio, y cuatro camarotes que pueden contener a lo más un pasajero y (que) son cajitas sin aire y sin luz; más la rueda del timón. Esta cubierta está provista de una barandilla de madera que permite dar la vuelta por un pasadizo estrecho, en el cual no cabe sino una sola persona”

El viaje del francés empieza cuando

“...por fin, después de haber soplado ronquidos desesperados y ensordecedores durante media hora, se levantan las amarras, ejecutamos con ligereza una media vuelta, y empezamos a bajar con una velocidad que estimo en diez millas por hora.”

¹⁴ Jaramillo, (1997),p.253; Poveda, (1998),p.75 y ss.

¹⁵ Brisson, (1995), en diferentes páginas todas las citas del tema.

Brisson, como buen viajero del siglo XIX, es atento observador del paisaje, porque pretende mostrarle a los europeos la realidad del Nuevo Continente, con sólo la descripción escrita:

“El ancho del río, sobre casi todo el trayecto que recorreremos, varía de 50 a 60 metros, entre dos márgenes elevadas, en este momento de merma de las aguas, de dos a tres metros; el agua es turbia, amarillenta y barrosa; las riberas se componen de potreros, rastrojos y algunas porciones de montaña poco vigorosa. Se ven plantaciones de cacao, sombreadas por platanales, mangos y totumos. En los potreros y mangas pastan hermosas reses que huyen espantadas al ver al vapor; en fin un ancho y fértil valle que no presenta nada muy particular ni muy pintoresco, (donde) al Este se divisa la cadena de las cordilleras orientales; (y) al Oeste, la Occidental, que hemos flanqueado viniendo a Cali.

Sobre las playas revolotean las garzas, aves blancas o rosadas, algo más gruesas que la paloma, y cuyo macho lleva un copete muy estimado por los fabricantes de alhajas y de modas....bandadas de patos de plumaje negro y pico agudo.... tortugas enormes que algunas, según me parece, pasan de 50 libras; familias de pequeños cerdos anfibios, llamados lanchas, (que se) zambullen al pie de las barrancas. No hay caimanes en el Cauca, pero sí muchas variedades de peces alimenticios: el bocachico, el bagre, la mojarra, la zabaleta, el barbudo, el capitán, el corroncho, la dorada, el pataló, (y hasta) el manatí (que es un) cetáceo.

La comarca es muy poblada, y a cada instante se ven casas, caneyes, trapiches, negros y canoas....y sobre los techos de las habitaciones hay muchos gallinazos que llaman también zopilotes... A menudo encontramos grandes balsas de guaduas que trasladan mercancías: cacao, café, cueros etc., o artículos de importación para los negociantes del interior. Estas balsas son conducidas por bogas que se sirven, para dirigir las, de largos remos de guaduas y palancas que apoyan sobre las orillas o en el fondo...(y) son provistas en el centro de un rancho o techo de cañabrava. Estas embarcaciones bajan casi con tanta rapidez como el vapor, pero emplean para subir un tiempo triple o cuádruplo”.

Brisson reconoce bien los problemas de la navegación por el río Cauca y las dificultades iniciales de la misma:

“Noventa leguas nos separan de Puerto Sucre, frente a Cartago....(pero) desgraciadamente el Cauca no tiene en todas las épocas del año una cantidad de agua suficiente, y la navegación se halla a menudo interrumpida, por ejemplo, actualmente desde hace dos meses....El precio del pasaje es de nueve pesos de Cali a Cartago, en primera clase, sin camarote ni comida... Somos una docena de pasajeros y, cosa digna de risa, cuento veintidós hombres de tripulación y empleados, un poco menos que en los grandes vapores de la Costa del Pacífico”

El recorrido se hará en tres días, el primero entre Cali y Buga; el segundo entre ésta y Roldanillo; para llegar a las dos de la tarde del tercer día a Puerto Sucre, el embarcadero cerca de Cartago.

El viaje es agradable, a pesar de los pocos recursos, y mucho menos riesgoso que el similar por el Magdalena. Como dice Brisson:

“El río es muy sinuoso y continuamente ejecutamos curvas y culebros, a menudo muy cortos y reducidos, pero el piloto evoluciona con destreza y describe continuos arcos de círculo con una desenvoltura y habilidad dignas de elogio, (aunque) todo parece ya viejo y arruinado, a pesar de que el vapor tiene apenas tres años, a consecuencia de la falta de aseo y de cuidado”

Explica también el viajero que la caldera del barco consume madera para la combustión que produzca el vapor, por lo cual explica a sus lectores que:

“Los lugares de las riberas en donde el leñador corta y amontona la madera para abastecer a los vapores de combustible.... se llama leñateo. El metro cúbico (de leña) vale aquí seis reales (60 centavos)”

Sobre el comercio por el río, Brisson explica que en Palmira

“...cargamos doscientos zurroneos de tabaco en hojas, cosidos en cueros de res, con destino a Antioquia (y que) a medida que bajamos hacia el Norte, el tabaco se vuelve más y más caro”, lo que se complementa con fardos de cacao y tabaco en Roldadillo, y en otra parte describe que en aquellos días la mayoría del comercio era en balsas de guadua, pues el barco a vapor era el primero en establecer servicio, desde sólo tres años atrás.

Pero ha comido tanto plátano en su recorrido, que el francés ya protesta:

“El almuerzo está a la altura del vapor, es decir, malísimo: plátanos asados, fritos, tostados, partidos por la mitad, en ruedas, bajo todas las formas; la sopa de yuca y arracacha, que reemplaza aquí la papa que es muy cara, y arroz cocido en agua”, y más le llama la atención que a unos caballos que llevan en la cubierta inferior, con destino a Bogotá, es decir, para hacerlos atravesar el Camino del Quindío desde Cartago a Ibagué, les den, además de pasto y de maíz,

“...caña de azúcar cortada menudamente, y panela, que es el azúcar extraído de la caña, sin ser refinado, y cristalizado en forma de bola aplastada o de pan cuadrado”

Pero antes de bajarse del barco en Cartago, Brisson siente necesidad de cambiar de tono:

“Durante la noche me reconcilio algo con el Cauca; seguimos navegando hasta horas muy avanzadas y la media oscuridad presta a las orillas un aspecto más romántico bajo el resplandor de los chorros que salen de la chimenea y vuelven a caer en lluvia de chispas incandescentes sobre la superficie de las aguas mansas; se reflejan en ellas en otros tantos millares de puntos luminosos que parecen elevarse desde el seno de las olas y desvanecerse a flor de agua, confundiendo con los que caen del cielo; los grandes árboles caídos en el lecho del río figuran viejos gigantes, dueños de estos dominios, que alargan sus brazos nudosos sobre la faz metálica de las ondas, como para agarrar al paso esta máquina infernal que viene a turbar el silencio de ellos; y el grito áspero de las aves nocturnas, asustadas e inquietas, rasga el aire tibio con un llamamiento desesperado y lleno de terror”

Jorge Brisson, el viajero francés, se ha reconciliado con el río, ha cumplido su viaje entre Cali y Cartago, y ha dejado a la posteridad un vívido retrato de la primera navegación a vapor por el río Cauca.

Brisson, un viajero que no se quejaba

(RDLR)

George Brisson, viajero francés llegó a Colombia por Buenaventura, después de haber dado la vuelta a América y pasar por Magallanes. Hizo el temido recorrido Buenaventura-Cali, el cual no le pareció tan azaroso como lo han visto otros autores, y ya en Cali embarcó por el Cauca hasta Cartago, para seguir a Pereira, Santa Rosa, Manizales, Neira, Aranzazu, Salamina, Pácora, Aguadas, Abejorral, Rionegro y Medellín. O sea que es, quizás, el viajero que mayor cantidad de territorio regional ha recorrido. Su más interesante característica, a más de no dedicarse a escribir sobre los muchos sufrimientos de su viaje, como otros, es que viajaba solo, sin las grandes comitivas de otros viajeros, siempre a pié, y sin equipos especiales, solamente con una mula donde llevaba su equipaje personal.

REYES Y EL ESPLENDOR DE LA NAVEGACIÓN FLUVIAL

El gran papel que el presidente Rafael Reyes desempeñó en el desarrollo del Eje Cafetero, empezando por la creación del departamento de Caldas en 1905, se incrementó con su apoyo decidido y práctico a la navegación por el Cauca, de manera similar a como lo hizo con todos los ríos de Colombia. El boyacense estaba convencido de que Colombia debía exportar su único producto del momento, el café, y ello sólo era posible si se llegaba al mar mediante una combinación de ferrocarriles y navegación fluvial.¹⁶

El mayor beneficiado fue el Magdalena que, merced a su apoyo y a un bono para las empresas, por operación de barcos, pasó de transportar 22.500 toneladas en 1904, primer año de Reyes, a 63.500 en 1906 y a 75.000 en 1908, penúltimo año del Dictador.¹⁷

Dado que el Cauca podía acercar en más de trescientos kilómetros el café antioqueño, caldense, y valluno a Buenaventura, había que promover la navegación para lograrlo, lo que hizo con el decreto de una bonificación de mil pesos, o dólares que era lo mismo, por cada barco-mes que operara en el río. Ello dio origen a la creación de empresas de transporte fluvial, para llevar el café desde Cartago o La Virginia y traer las mercancías extranjeras hasta Manizales, Pereira o Armenia.

Aprovechando entonces la promoción estatal se creó, en 1904, la “Compañía de Navegación del Río Cauca”, con capital de \$180.000 en 36 acciones, la que inició con los barcos “Sucre” y “Ricaurte”, de 59 toneladas cada uno y “Cabal” de 40 toneladas, mucho más pequeños que los del Magdalena, con recorridos permanentes entre Juanchito, a la entrada de Cali, y La Fresneda, el puerto de Cartago, junto a la desembocadura del río La Vieja. Ocasionalmente, cuando

¹⁶ Sobre la importancia de Reyes para la navegación fluvial en Colombia, ver Poveda, 1998, p.. 186 y ss. Poveda, (1993), p.29 y s.s..

¹⁷ Poveda, (1993) p.31

había café para embarcar, avanzaba hasta La Virginia, en el actual departamento de Risaralda, o un poco más al Norte, hasta Puerto Chávez, como se había bautizado el sitio más al norte del recorrido, unos kilómetros arriba de la actual La Virginia, en el mismo sitio donde ahora cruza el puente rígido de la carretera a Medellín.¹⁸

El parque náutico se fue incrementando por la bonificación mencionada y por el aumento de la demanda del servicio, ya que el desarrollo del Eje Cafetero, llamado Caldas en aquella época, era inmenso, la producción del café mantenía un incremento permanente, y la demanda de artículos del exterior tenía el mismo ritmo, por lo cual los barcos por el río representaban una mejora notable en comparación con los lentos viajes de las mulas.

Así se vivió lo que ha sido llamado el período de esplendor de la navegación del Cauca, en la década del diez al veinte del siglo XX, cuando cerca de diez embarcaciones, con capacidad de carga entre 15 y 60 toneladas recorrían permanentemente las tranquilas aguas del Cauca. Hay reportes de que en 1915 se realizaron 205 viajes entre Puerto Mallarino (Paso del Comercio, a la entrada actual de Cali) y Cartago, y de que, al año siguiente, había 6 buques con capacidad total de transporte de 274 toneladas, que transportaron un total de 4.860 pasajeros y 9.653 toneladas, lo que indica un promedio de 30 toneladas y 15 pasajeros, por cada barco. Es pertinente recordar que 30 toneladas son cerca de 500 bultos de café.¹⁹

LA IMPORTANCIA DE LAS VÍAS NATURALES

Antonio García aporta en un párrafo una auténtica síntesis de la importancia de la navegación fluvial en el Eje Cafetero, que complementa el análisis de los párrafos anteriores y anticipa el enfrentamiento entre las vías naturales y las construidas por el hombre:

“Es justamente en esta época en la que se destaca el papel de las vías naturales, tendiendo todo el sistema vial a complementarlas.

En La Virginia, Puerto Caldas y La Dorada, se concentra la red de caminos de herradura y se sitúan los puntos de apoyo para las nuevas vías. Sobre el Cauca se desarrolla intensamente el tráfico: exportación de café y cueros, importación de mercancías, cacao, tabaco, etc., del exterior y del Valle, comercio de la región occidental con Antioquia, estimulado por su ferrocarril, sección del Cauca. Dada esta situación, es clara la causa de la más rápida evolución tanto de las regiones vinculadas al río Cauca como a su sistema vial. El incremento del tráfico y el nacimiento de nuevas vías comerciales, planeadas con un criterio de competencia, obligan a la rebaja constante de tarifas fluviales y, por fin, construido el sector férreo Puerto Caldas-La Virginia, anulan definitivamente al río Cauca como camino”²⁰

¹⁸ Jaramillo, (1981), p.. 197;

¹⁹ Las cifras sobre carga y kilometraje, más los nombres de los barcos fluviales se han tomado de diferentes libros, incluidos en la bibliografía del capítulo, nombres y capacidad de carga en los que no siempre están de acuerdo.

²⁰ García, 1937, pág. 392

LOS FERROCARRILES Y EL CAUCA

Cuatro fechas son trascendentales, dos para el auge, una para el principio del fin de la navegación por el río Cauca, y la cuarta para rematar dicho servicio. La primera fue la finalización de la vía férrea entre Buenaventura y Cali, lo que anuló a las mulas como intermediarios de carga entre el mar y los buques del río. La segunda fue la conexión férrea entre Puerto Caldas, sobre el río, con Pereira, el centro de acopio cafetero, lo que anuló más intermediación equina. La tercera, la conexión de rieles entre Cali y el Eje Cafetero, cuando se inauguró el puente sobre el río La Vieja, es decir la continuidad férrea entre los productores del grano y el mar. Y la cuarta, la prolongación de los rieles hasta La Virginia, el puerto fluvial de exportación del café de la región occidental.

El 1º. de enero de 1915 llegó el tren a Cali, desde Buenaventura, lo que aumentó los volúmenes de carga que se debían mover, porque una cosa es llenar o vaciar un barco con carga de mulas y otra muy diferente hacerlo con vagones. El 7 de agosto de 1922 el Ferrocarril de Caldas unió a Puerto Caldas, sobre el río Cauca, con Pereira, la ciudad se volvió el centro de acopio cafetero de la región, lo cual dejó más recuas fuera de servicio y mejoró la eficiencia del sistema río-rieles.

El 22 de julio de 1924 se abrió al servicio el puente férreo sobre el río La Vieja, con lo cual el café caldense se cargaba en Pereira y se descargaba directamente en los barcos de Buenaventura, sin los difíciles trasbordos a los buques fluviales.

Y algún día de 1929, los mismos propietarios del Ferrocarril de Caldas prolongaron los rieles, por el borde del río Cauca, entre Puerto Caldas y La Virginia, con lo que el último servicio fluvial de exportación de café quedó anulado, al presentarse la opción ferroviaria como la más directa.

LA LLEGADA DEL BUQUE A LA VIRGINIA

Pero no todos en La Virginia vieron con gusto el arribo del barco. Cuando, en 1906, el primer vapor llegó al pueblo, en ese momento un villorrio de negros en una esquina de la selva, los cimarrones que llevaban allí más de tres décadas, supieron que había terminado su vida salvaje pero apacible, como bien lo describe Arias Trujillo:

“Aquella tarde, linda de verdura y de trópico, estando los ancianos en familiar convivio, y a su alrededor todas las gentes del puerto, fumando cachimbas al compás de sus cantares, aparecieron unas luces por allá, en el horizonte, sobre las aguas del Cauca. Al principio, todos creían en visión, ensueño o encantamiento de un fantasma, por arte del monicongo. Pero no era así...El jadeo de las máquinas, su tamaño colosal, comparado con sus balsas pobres, y la chimenea que exhalaba tirabuzones de humo como saliendo de un gran cigarro, les arrancó los velos y les mostró la dura realidad.

Era un buque y los que no conocían ese monstruo, los que nacieron y nunca se alejaron de Sopinga, aterrorizados, comenzaron a dar gritos de pánico, a medida que el barco se acercaba.

-Es un buque. Ahí vienen los blancos, armados hasta los dientes...

-Sí. Es un buque y son los blancos los que vienen. Ahora sí, nos jodimos.

El buque llegó hasta la playa. Desembarcó un centenar de civilizados, ante la temerosa curiosidad de los noveleros que rodeaban al gigante. Los cuales eran chiquillos que se acercaban temerosos a la ribera.

Del buque desembarcó un tropa saraviada de mestizos y blancos, con lunares de tal cual negro envilecido que a órdenes del blanco estaba. Formaron tiendas triangulares de campaña, vivaques como de guerra, a guisa de toldos faranduleros de gitanería. Cada soldado portaba fusil, cantimplora y equipo de retén, señal de larga temporada.

-El gobierno me manda a poner orden en este infierno de bandidos y de contrabandistas. Ya no podemos tolerar tanto abuso, inmoralidad y guachafita y ha llegado el momento en que ustedes anden derechos y dejen de hacer lo que les dé la gana. Entendieron, negros guasamayetas?..

Hubo un silencio más negro que la tribu, un silencio profundo, cargado de venganzas, y los viejos de Sopinga, amargados y adoloridos, penetraron calladamente a sus cabañas, recónditos de rabia, lívidos de despecho.

Era que llegaban los eternos enemigos, a los dominios conquistados por el negro con bravura y con sudores. Era que arribaba la langosta blanca, era la raza maldita y perseguidora que todo lo destruye, transfigura, daña, pudre, exprime, desmoraliza y envilece.

Eran los blancos canallas, sembradores del odio y del terror, que venían al puerto querido a descargar sus equipajes de vicios, ambiciones y falacias, y a turbar la placidez permanente de un valle feliz en donde habitaban hombres dichosos y libres.²¹

Los primeros dos factores enunciados, más la mejora en el diseño y tecnología de las máquinas de vapor, hizo que por aquellos años, navegaran en el Cauca los buques mayores, y las empresas de capital: la "Compañía de Navegación Río Cauca", con los vapores "Cabal", "Ricaurte" y "Sucre" de 59 toneladas cada uno; "Pinzón y Cia", del empresario cafetero manizaleño Antonio Pinzón propietario del "Calí" y el "Ceilán" de 75 toneladas, más el "Danubio" de 70, el "Manizales" de 80, el "Palmira" de 110, el "Santander" de 46 y el "San Julián" de 33, este el más rápido de la época. Además, surcaron las aguas del río la "Naviera del Cauca", de los hermanos Estrada, que aportó la nave reina del río, el "Mercedes" de 200 toneladas; también navegó por el Cauca Alfonso Vallejo González, quien debía ser quindiano, con el barco "Armenia" de 80 toneladas y el "Calarcá" de 50; "Garcés Patiño y Cia", con el "Pereira" de 60 toneladas y finalmente la "Compañía Marinera del Río Cauca", con el "Valle" un pequeño bajel de sólo 35 toneladas.²²

²¹ Arias, sf, p.97.

²² Valencia, (2004) p.18. Jaramillo, (1997) p. 253 y ss.

Fueron los ferrocarriles que dieron origen a la bonanza de la navegación por el Cauca, los que se encargaron de acabarla porque el día en que se unieron en el puente sobre el río La Vieja los Ferrocarriles de Caldas y del Pacífico, fue posible que el café del centro y sur de Caldas pudiera viajar sin trasbordo entre Pereira y Buenaventura, lo que originó una guerra de tarifas donde llevó la peor parte la navegación fluvial, mucho menos eficiente.

Desde La Virginia, puerto natural del Occidente caldense sobre el Cauca, siguió saliendo café; pero un día de 1929, el mismo Ferrocarril de Caldas, en actitud que muchos criticaron, prolongó la línea férrea desde Puerto Caldas hasta La Virginia, con lo que el producto de la región también tuvo ruta directa por tren hasta Buenaventura. Aquel día fue el fin de la navegación fluvial de tipo comercial por el río Cauca, en el territorio del Eje Cafetero.

Empresarios navieros caldenses

Se mencionó antes que los líderes económicos del Eje Cafetero habían terminado siendo “armadores” de buques, con tal de poder exportar su café. Esta es una importante historia empresarial que tuvo su comienzo en las andanzas famosas de don Pacho Jaramillo Ochoa.

El sitio por donde cruza hoy el puente rígido sobre el río Cauca, en la carretera de Cerritos hacia Anserma, antes de que hubiera puente, se llamaba Puerto Chávez, en honor del importante y rico don Bartolomé Chávez, el mismo socio de la primera empresa fluvial del río, y queda a dos kilómetros del viejo puente colgante que llega a La Virginia, el “Bernardo Arango”. Se había llamado *puerto* porque allí existía uno rudimentario, por ser el punto más al Norte de la navegación por el río Cauca porque de allí en adelante empezaban los raudales. Por eso, con frecuencia, los barcos comerciales subían hasta ese punto a cargar café del Occidente caldense, lo que ahorraba varias horas de costoso viaje en mulas. Pues bien, en dicho sitio, se desarrolló la primera y rudimentaria empresa fluvial de la historia del Eje Cafetero.²³

Francisco Jaramillo Ochoa, don Pacho, fue el más importante colonizador del siglo XX en el Eje Cafetero, y uno de sus mayores empresarios. Convirtió en dehesas los ardientes guaduales del valle del Risaralda, explotó minas de oro en Marmato, instaló empresas cafeteras en varios municipios, fue rematador de rentas caldenses y de otros departamentos, gerente del Ferrocarril de Caldas, colonizador en el Magdalena Medio, padre de dos gobernadores caldenses y, para el caso actual, el primer empresario naviero de la historia regional.

Sucede que para los primeros veinte años del siglo pasado el desarrollo del café en la región se hizo inmenso. Los pueblos del Occidente, Apía, Belén, Santuario, Belalcázar, Anserma empezaron a llenarse de cafetales, y todo el grano debía salir por mulas hasta la Virginia. Los habitantes de la región iban a Pereira para sus gestiones comerciales, pues la ciudad del Otún ya se había convertido en el centro comercial de la zona; sus ferias tenían las más importantes concentraciones de negocios del Occidente colombiano, y por eso era corriente

²³ Jaramillo, (1990),p.151

traer ganado flaco a engordar en los valles del río Risaralda, y sacarlo luego a Pereira a las ferias. Por todo lo anterior, el tránsito entre Pereira y la zona occidental era muy alto y a través de caminos difíciles.

De Cerritos a La Virginia existía una trocha pantanosa y difícil, por medio de una espesa y sombría montaña que pertenecía a la hacienda La Lorena, y toda intercomunicación entre Pereira y el Occidente de Caldas tenía que atravesar esta infernal trocha, para encontrarse con el paso del Cauca, donde era necesario hacer nadar al ganado y a las mulas por más de 200 metros, mientras los pasajeros y la carga se pasaban en grandes canoas que manejaban expertos bogas, sin que ello los eximiera de altos riesgos.

Por eso hacia 1915 don Pacho consiguió una concesión para explotar aquel paso obligado, lo que inició con una barca, construida con madera de comino aserrada, secada al aire, y quilla moldeada a vapor y fuego. Debió de ser una gran barca, porque allí cabían quince mulas con su carga, quince o veinte novillos gordos y muchos jinetes con su cabalgadura. Pero como un peso tan grande necesitaba de un motor, en épocas en que no existían en estas tierras, entonces se decidió que la fuerza la pondría el río, por lo cual se trajo desde Cartago uno de los buques de vapor del Cauca, el cual llevó de una orilla a otra un fuerte cable de acero, que se templó en sus extremos sobre gruesos troncos; enseguida se unieron cable y barca mediante una gruesa cadena, rematando ésta con una polea que rodaba sobre el cable. Por efectos de la colocación de la barca y de algún timón bajo el agua, la barca pasaba de lado a lado, deslizando la polea sobre el cable y con igual velocidad y eficiencia en cualquier sentido de la travesía, aprovechando la fuerza de avance del agua.²⁴

Con toda seguridad, fue la primera empresa de transporte fluvial de la región. Don Pacho, como empresario que era, estableció una tarifa para el paso, construyó una casa a un lado para su administrador, organizó una fonda como restaurante para los cansados viajeros y, sobretodo, construyó una bodega de acopio de café, para concentrar allí la carga de las mulas hasta que hubiera cupo para un barco; en fin, del cruce inseguro y desorganizado del Cauca, creó una empresa tecnificada y rentable, que logró que todo el tráfico de mulas que necesitaba cruzar el río prefiriera el paso seguro por la barca de Puerto Chávez. Según las crónicas de la época, hubo momentos en que entre ambas orillas, tres mil reses esperaban su turno para cruzar al otro lado. De esta manera, aumentó la importancia del puerto como el extremo norte de la navegación por el río Cauca.

Los mismos usuarios terminaron por cambiar el nombre de Puerto Chávez por Puerto Dagua, tal vez porque lo asociaron a soluciones similares en el río Dagua, en la ruta de Cali a Buenaventura. El puente moderno que hoy cruza el sitio, fue inaugurado con el justo nombre de “Francisco Jaramillo Ochoa”; y la barca amarrada fue tan práctica y digna de imitar que aún hoy cruzan automotores, sobre una barca de hierro, en el cruce de San Miguel, del río La Miel, cerca de La Dorada.

²⁴ Jaramillo, (1997), p.149 y ss

DON PACHO Y SUS BUQUES CONTRA LOS FERROCARRILES

Don Pachó pronto llegó a ser dueño de una importante flota de barcos a vapor sobre el río Cauca.

En unas coplas regionales se decía:

Luego instala una enorme exportación
(antes de establecer la firma Larga)
y en sus esfuerzos funda con Pinzón
la Compañía de Navegación
para movilizar su propia carga.²⁵

A don Pachó se le presentaba un problema: por las 8.000 cuerdas de su inmensa hacienda de Portobelo, los arrieros que traían el café desde la cordillera en los alrededores del actual Balboa, llamado El Rey en aquellos días, reventaban las cercas para tratar de crear servidumbres de hecho, y bajar de manera directa hasta La Virginia. Era la época del esplendor del café y de Caldas, y el desarrollo cafetero superaba todas las expectativas. Entonces don Pachó se volvió cafetero y exportador.

Primero construyó una vía cercada a través del gran territorio de su hacienda, apuntando directamente hasta el sitio donde el río Risaralda desemboca en el Cauca, muy cerca de La Virginia, y permitió que las recuas atravesaran su territorio sin dañar la propiedad. Enseguida abrió agencia de compra de café en seis municipios cercanos. Luego levantó una gran bodega en la orilla, junto a la unión de los dos ríos, con equipo de pesa y administrador propios; y finalmente empezó a exportar café desde este sitio, contratando el cupo completo de los tres barcos de la "Compañía de Navegación del río Cauca", que no daban abasto para la gran producción del Occidente caldense.

Cuando se demostró la incapacidad de transporte de la empresa fluvial, se asoció con su amigo Carlos Pinzón, el gran empresario cafetero rico, de Manizales, quien ya tenía experiencia con barcos, y juntos fundaron la "Compañía Antioqueña de Navegación", para llevar hasta Cali, y hasta el tren a Buenaventura, las inmensas cosechas del grano del occidente de Caldas y de la zona alta del Quindío.²⁶

Entonces navegaron por el Cauca los barcos caldenses "Santander", "Palmira", "Manizales", que tuvo fama de lujoso, "Mercedes", el mayor de todos, con 200 toneladas de capacidad, y "El Danubio" y "Ceilán", nombres puestos en honor a dos grandes haciendas que don Carlos Pinzón tenía en el mismo valle del Risaralda, actividad a la que se sumaron capitalistas de Pereira y Armenia.

²⁵ Jaramillo,(1963),p. 27. "

²⁶ Los investigadores vallecuacanos, que son quienes han estudiado la navegación por el Alto Cauca, no mencionan la empresa fluvial de Jaramillo Ochoa, aunque sí la de Pinzón, los dos manizaleños. El testimonio escrito de tres hijos de Don Pachó: Rafael, Luis y Gilberto aportaron los datos citados en la bibliografía de este capítulo.

Como se narró anteriormente, en 1929 llegó el tren hasta La Virginia, ofreciendo una ruta sin trasbordos entre dicho Puerto y Buenaventura, lo que dio origen a una lucha de tarifas por la carga cafetera. A tanto llegó aquel enfrentamiento comercial que el Ferrocarril del Pacífico llevaba la tonelada de café hasta Buenaventura por el mismo precio que la empresa naviera la llevaba sólo hasta Cali, en cuyo caso, allí debía pagar fletes muy altos por el transporte, por el mismo Ferrocarril del Pacífico, hasta el puerto sobre el océano.

Entonces fue el fin no sólo de las empresas caldenses de navegación, sino también de la misma navegación comercial en el río Cauca. Habían pasado cerca de cuarenta años entre el barco de Simmonds y el triunfo de los rieles. Cerca de veinte barcos habían señoreado las tranquilas aguas del Cauca en aquellos tres centenares de kilómetros fluviales y le dieron un soporte inmenso al desarrollo regional.

LA LUCHA DEL TRANSPORTE FLUVIAL

Antes de morir, el transporte fluvial dio una larga batalla de competencia ante el arrollador empuje de los rieles y el inminente de las carreteras.

Antonio García trae una estadística que lo demuestra al hacer un estudio porcentual del costo de las tarifas de carga fluvial a partir del momento en que el ferrocarril compite. Partiendo de las fletes del año 1922, como el 100%, éstas fueron las tarifas para la carga fluvial entre Cali y La Virginia:²⁷

1922	100,00%
1923	65,63
1924	46,88
1925	31,25
1926	37,50
1927	43,75
1928	39,38
1929	31,25
1930	25,00
1931	25,00
1932	10,00

Un transporte que por necesidad y sin que haya desarrollado nuevas modalidades tecnológicas, haya tenido que rebajar sus tarifas en un 90% en una década, debe desaparecer. Eso le sucedió a la navegación por el río Cauca.

Pero como colofón, Valencia Llano trae un dato que valora, él solo, qué representó la navegación por el Cauca para el Eje Cafetero: entre 1920 y 1926, se transportaron, por el río Cauca, 2.053.667 bultos de café caldense.

UNA TRAGEDIA EN EL CAUCA

²⁷ García, (1937) p. 234

Para celebrar sus siete años de matrimonio, don Celso Ocampo y su esposa decidieron viajar desde Pereira hasta Cali, en ese diciembre de 1924. Y a pesar de que ya había tren, la ocasión ameritaba hacerlo por barco de vapor, para lo cual escogieron el vapor “Cabal”, quizás el más lujoso de la época.²⁸

El “Cabal” pesaba casi 60 toneladas. Su estructura era de hierro colado y estaba complementada con madera y láminas de acero que revestían sus tres amplias cubiertas abrazadas por fina baranda metálica. Poseía alojamiento para pasajeros y depósitos para materiales y víveres. Al final de la popa estaban instaladas las paletas giratorias de la mariposa la cual producía el impulso de la lujosa y elegante embarcación. La caldera estaba empotrada en la parte delantera y descargaba por una sola chimenea. En el piso más alto, colgado, con fondo blanco, aparecía impreso en negro el nombre del barco. Los salvavidas estaban dispuestos en la baranda metálica que rodeaba la nave en la primera cubierta, donde se distinguía la insignia de la nave. Y para protegerse del frío y de los zancudos en la noche y del sol en el día, el buque poseía cortinas que la tripulación extendía a lo largo del perímetro de la cubierta principal.

La pareja viajó en tren desde Pereira hasta Puerto Caldas y allí abordó el lujoso barco para su romántico viaje. Pero dos días después, cerca de Guacarí, el barco “Cabal” se hundió en horas de la noche, y su casco quedó invertido a flor de agua. A buscar sobrevivientes se presentaron las tripulaciones de los barcos a vapor “Ceilán” y “Ricaurte”, quienes no tuvieron mayor éxito. Y hasta hubo un héroe, un mozalbeta, aprendiz de marino de agua dulce, de sólo 13 años de edad, quien salvó a varios de los naufragos, por lo cual Su Majestad Leticia I, reina social de Cali, le entregó, días después, un cheque por valor de cincuenta dólares americanos en presencia de distinguidas personalidades.

La pérdida de orden económico, como consecuencia de la catástrofe, ascendió a cincuenta mil pesos oro, pues la nave no estaba asegurada. Cargaba 746 bultos de café y uno de empaques. Su maciza caja de caudales protegía seiscientos pesos oro y la nómina quincenal de la tripulación.

Días después, dinamitaron el oxidado casco invertido que se había convertido en un peligro para la navegación por el río. Desde hace diez años existe en Cali un grupo de personas dedicado a encontrar el sitio del naufragio, en busca de fragmentos del gran barco, para darles su sitio en un museo naval.

El café caldense y una importante pareja de paisanos fueron partícipes de la mayor tragedia de la navegación por el Cauca.

UN FERROCARRIL PARA EL SALTO DE HONDA

Si la navegación fluvial por el río Cauca había perdido su batalla ante el ferrocarril, la del río Magdalena seguía en aumento, y hasta llegó a usar soluciones férreas para poder implementarse, como sucedió con el Ferrocarril de La Dorada.

²⁸Museo Nacional del Transporte, <http://www.museodetransporte.org/barcos.htm>

Durante cuatrocientos años Honda fue el principal puerto nacional, así estuviera en el centro del país, al borde de un raudal y sin muelles propios; pero era la puerta del interior, el término de la navegación fluvial, el centro de acopio y la estación de los viajeros que entraban a la Capital o salían de ella.

Al tiempo Honda, con su largo raudal mal llamado Salto, era la interrupción forzosa de la navegación por el río Magdalena, eje del transporte nacional, lo que creaba una discontinuidad de comunicaciones entre las partes alta y baja del gran río.

Por eso era una necesidad nacional la solución del asunto y de allí resultó el primer ferrocarril que recorrió el territorio del Eje Cafetero, el segundo del país, que se llamó Ferrocarril de La Dorada, porque el primero había sido el de Panamá.

Por eso en 1881 se inició un corto ferrocarril cuya misión era “saltarse” el “salto” de Honda, cuya dirección estuvo a cargo del gran ingeniero Cisneros. Iniciaba en el sitio de Caracolí, al norte de Honda, más arriba de los raudales y llegó hasta la quebrada de El Peñón, abajo de los mismos, un año después.

De esta forma, la carga del sur del país podía buscar el Atlántico haciendo primero el recorrido fluvial por el Alto Magdalena, luego el corto trasbordo férreo de 15 kilómetros y enseguida el resto del recorrido en los barcos del Magdalena Bajo hasta el Atlántico.

Al año siguiente se le añadieron ocho kilómetros para llevarlo a un puerto mejor, Yeguas y posteriormente una empresa inglesa *The Dorada Railway Company Limited* (de la que se dijo que era más largo su nombre que el recorrido de sus rieles) reanudó la obra, en 1893, hasta llevarla a La María, aquel sitio de leñateo que se había convertido en un puertecito que, con la llegada del tren, empezó a llamarse La Dorada.

Este suceso de la llegada del tren a La Dorada es importante para la historia del Eje Cafetero porque fue el origen del más importante puerto fluvial de la región. En efecto, La Dorada se convirtió en centro de acopio del café que llegaba en mulas del oriente caldense; del café de Manizales que llegaba en bueyes después de haber atravesado la cordillera; del tabaco que llegaba desde Ambalema, primero por barcos y luego en el corto tren; y en general, de todos los productos del centro y sur del país que buscaban su exportación.

Además, todos los productos de importación que llegaban al centro del país, lo hacían por La Dorada amén de todos los viajeros que hacían ruta de salida hacia el mar o llegaban desde afuera, porque en La Dorada debían trasbordar desde los grandes buques de la parte baja del río, hasta el tren, de menor capacidad, lo que exigía la instalación de bodegas y alojamientos.

Quien llevó la parte negativa del asunto fue la misma Honda, como lo confirma esta cita de Eliseo Reclús, viajero de la época:

“Poblada antes por 20.000 habitantes, Honda no cuenta hoy sino la cuarta parte de esta cifra, y no parece que el porvenir le prometa nuevamente esa grandeza, porque el ferrocarril llamado de La Dorada, que evita los raudales, originó como consecuencia natural mudasen de sitio las bodegas. Ese ferrocarril, de 20 kilómetros de longitud, recibe en Yeguas, incómodo puerto de abajo, las

mercancías que traen los vapores, y las llevan a su estación Terminal de arriba, Arrancaplumas, frente a Pescaderías”²⁹.

Sin embargo, el asunto no quedó allí porque bien pronto los ingleses notaron que por causa de las dificultades de navegación por el Alto Magdalena, el tabaco, producto que estaba en auge exportador, frecuentemente tenía problemas para llegar hasta Arrancaplumas y por consiguiente hasta la Costa. Entonces, con el patrocinio del gran motor de las comunicaciones colombianas, el presidente Rafael Reyes, resolvieron prolongar el corto ferrocarril de La Dorada hasta Ambalema, con lo que la línea, inaugurada en el año 1911, quedó de 111 kilómetros.

Ahora sí el ferrocarril tuvo soporte financiero más sólido, y La Dorada incrementó su importancia, la que mantendrá hasta la mitad del siglo XX.

CABLE AÉREO, FERROCARRIL Y BARCOS

Una famosa enfermedad dio al traste con la apreciada calidad del tabaco de Ambalema, la exportación disminuyó, y los financistas ingleses vieron disminuidas sus ganancias.

Entonces se les ocurrió la gran idea: si Manizales, para principios del siglo XX, era el primer centro exportador de café, del cual una buena parte viajaba en bueyes hasta Mariquita, para embarcarlo en el mismo ferrocarril de los ingleses, rumbo a La Dorada, entonces un vehículo de comunicación más rápido alimentaría mejor al sistema férreo. Y el vehículo seleccionado fue un cable aéreo desde Manizales, para llevar de manera segura y constante el café caldense hasta el tren y hasta los barcos.

La idea se vendió entre los inversionistas de Londres con buen éxito, hasta que se integró una sociedad entre el ferrocarril y el nuevo cable, la The Dorada Railway and Ropeway Company Limited, que ahora sí tenía nombre y extensión largos.

Había que correr con el proyecto porque se sabía que desde 1911 los caldenses habían decidido comunicar a Manizales con el río Cauca mediante un ferrocarril, para llevar el café hasta los barcos y luego por tren hasta el Pacífico, En otros capítulos de este libro se ha narrado la historia económica y política del tren y del cable aéreo; aquí interesa cómo se combinaron las soluciones para el fomento del transporte fluvial, dando beneficios a las regiones y además a los inversionistas en transportes férreos y fluviales.

El Cable se inició en 1914, previsto para cuatro años de construcción, pero la guerra mundial llevó su inauguración hasta 1922. Como solución para Manizales y para la parte central de Caldas fue inmensa ya que el Ferrocarril de Caldas, iniciado en 1915, llegó a Pereira en 1921 y sólo tocó Manizales en 1927, o sea que el comercio cafetero manizaleño pudo resistir la ventaja competitiva que le planteó Pereira al convertirse en centro exportador de café desde la llegada del tren. Después de 1927 Manizales tuvo una ventaja importante: ser la única

²⁹ Reclús, (1983),p.188

ciudad colombiana que tenía posibilidad de exportar su café a cualquiera de los dos océanos.

De todo lo anterior puede concluirse, una vez más en este capítulo, que la navegación fluvial fue decisiva como motor de impulso para el desarrollo económico y social del Eje Cafetero.

LA VIGENCIA DEL MAGDALENA Y DE LA DORADA

A lo largo del siglo XX el río Magdalena fue incrementando su importancia como vía de comercio interno y externo para todo el país, y por consiguiente para el Eje Cafetero, valía que se hizo mayor cuando empezó la producción de petróleo y de combustibles en Barrancabermeja, la que, a su vez, aumentó sensiblemente el tráfico por el Magdalena. De esta bonanza de transporte y combustible algo tocó al Eje Cafetero: la única refinería de petróleo de su historia, instalada en La Dorada, para procesar crudo que llegaba por el río, se transformaba en el puerto del Eje Cafetero y se despachaba en carrotaques y en cable aéreo hasta el interior de la región cafetera, vía Manizales.

Hasta los años setenta del siglo XX, el Magdalena siguió representando la columna vertebral de las comunicaciones nacionales y el Eje Cafetero y continuó enviando buena parte de su café, algo menos de la mitad, hacia el Atlántico.

Si bien en su flota fluvial tuvieron mínima participación los habitantes de la región, a diferencia de lo sucedido en el Cauca, la navegación siguió representando un soporte económico de importancia para el desarrollo del Eje Cafetero.

EL EJE CAFETERO Y LOS RÍOS

La intención de este capítulo era demostrar que la navegación fluvial no sólo había sido parte del imaginario de los habitantes de la región, sino también un importante soporte de su economía de exportación y de importación.

La cercana, aunque corta, época dorada del río Cauca para el Eje Cafetero y la más larga, aunque más lejana, del río Magdalena fueron la demostración del aserto.

Además, se pretendía en el capítulo, y debe haberse logrado, mostrar la íntima relación, positiva al principio y negativa al final, entre los diferentes tipos de vías con respecto de la navegación por los ríos que bañan al Eje Cafetero: el uno en su extremo oriental, y el otro por todo su centro. Se deja la advertencia, eso sí, que a todos terminará por derrotarlos la carretera, hasta el siglo XXI, cuando nuevas corrientes económicas tratarán de revivir ferrocarriles, navegación fluvial y aún cable aéreo.

BIBLIOGRAFÍA

CANÉ, Miguel, *Por el Magdalena, a bordo del vapor Antioquia*, en Las Maravillas de Colombia, Tomo III, Editorial Forja, Bogotá, 1979.

GARCÍA, Antonio, *Geografía económica de Colombia, Caldas*. Imprenta Nacional. Bogotá, 1937

GÓMEZ Valderrama, Pedro, *La otra raya del tigre*. Grupo editorial Norma, Bogotá. 1993.

HAMILTON, John P., *Viajeros extranjeros por Colombia, Siglo XIX*. Carvajal, Cali, 1970

JARAMILLO Montoya, Gilberto, *Memorias de Gil*, Fondo editorial del Risaralda, Pereira. 1997

JARAMILLO Montoya, Luis, *Reminiscencias y Apuntes*, Biblioteca de escritores caldenses, Imprenta departamental, Manizales, 1981.

JARAMILLO Montoya, Rafael, *Fragmentos de un Diario Íntimo*, Bogotá, offset. 1963.

MUSEO NACIONAL DEL TRANSPORTE, *Al rescate del Vapor Cabal*. , <http://www.museodetransporte.org/barcos.htm>

POVEDA Ramos, Gabriel, *Vapores Fluviales de Colombia*, Tercer Mundo-Colciencias, Bogotá, 1998.

-----, *Rafael Reyes, Gran Constructor de Colombia*, Universidad de Medellín, Medellín, 1993.

RECLUS, Eliseo, *Viajeros por Colombia*, Bogotá, 1992.

VALENCIA Llano, Alonso, *La Navegación a Vapor por el Río Cauca*, página Internet, Banco de la República, Cali, 2004.