

91861

GUILLERMO PEREZ SARMIENTO

BIBLIOTECA  
DE  
ENRIQUE OTERO D' COSTA



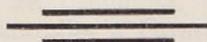
**DE BOGOTA A PANAMA  
POR LOS AIRES**

GUILLERMO PEREZ SARMIENTO



# DE BOGOTA A PANAMA POR LOS AIRES

La inauguración del nuevo servicio aéreo de  
la Scadta entre las dos Repúblicas hermanas.



BOGOTA  
TIPOGRAFIA AUGUSTA  
— 1929 —



La inauguración del nuevo servicio aéreo de la SCADTA entre Colombia y Panamá fue considerada por la prensa de las dos repúblicas vecinas como un gran acontecimiento, de significativa trascendencia para el afianzamiento de las más cordiales relaciones entre los dos países vecinos.

El lunes 15 de abril partieron de Bogotá el Exmo. señor J. E. Lefevre, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en Colombia, el general M. T. Quiñones, jefe de la aviación del ejército colombiano y el periodista señor Guillermo Pérez Sarmiento. A estos se unieron en Barranquilla, para seguir el viaje a Panamá, don Carlos Daniel Roca, Presidente de la Scadta; Mr. Harold N. Agnew, de la United Fruit Company y el doctor Abel Carbonell, Director de *Diario del Comercio* de esta última ciudad. En Sautatá, en la Intendencia del Chocó, se agregó a los viajeros del superhidroavión «Colombia» el Capitán de Navío y Comandante de la Armada ecuatoriana, F. Anda. Los viajeros llegaron a Colón el 17 de abril a las cuatro de la tarde; a las diez de la noche fueron en un tren especial a Panamá y permanecieron en esta ciudad hasta el siguiente sábado 20 de abril a las nueve de la mañana, hora en que el «Colombia», que había atravesado el Istmo desde Cristóbal, levantó el vuelo en la bahía de Balboa siendo la primera vez en que, por concesión especial del señor Gobernador de la Zona, un avión comercial cruzaba el Canal.

El General Quiñones desde Barranquilla siguió para Europa, en comisión del Gobierno de Colombia, regresando el lunes 22 por la vía aérea desde Barranquilla a Girardot los señores Lefevre y Pérez Sarmiento, quienes volvieron a la capital a la semana de haber salido de ella, después de haber volado cerca de cuatro mil kilómetros. Su viaje ha sido considerado como el más rápido que hasta hoy se ha efectuado entre las capitales de Colombia y Panamá.

El periodista señor Guillermo Pérez Sarmiento escribió a su regreso a Bogotá, con miras meramente periodísticas y al correr de la pluma, una serie de artículos sobre sus impresiones de viaje, que fueron publicadas en los numerosos periódicos que en la capital y en todo el país cuentan con el servicio de la Agencia SIN.

Estos artículos, que se publican a continuación, van seguidos de los discursos pronunciados por los señores Carlos Daniel Roca y Lefevre en el banquete ofrecido en el Club Unión de Panamá, en la noche del jueves 18 de abril.

## Llegada a Colón

La llegada del superhidroavión «Colombia» a Colón había sido anunciada por cable desde Barranquilla por el piloto Manuel Lerch para las cuatro en punto de la tarde. Y a las cuatro de la tarde, ni un minuto más ni un minuto menos, el gigantesco pájaro metálico comenzó a revolotear sobre las aguas diáfanas y tranquilas del principal puerto panameño del Atlántico.

Desde el interior del avión, sentados en nuestras cómodas butacas, vimos surgir el puerto: los techos rojos, las edificaciones elegantes, semiocultas por la pompa de la vegetación tropical, los muelles, atestados de barcos de todas las nacionalidades, la entrada del Canal, que rompe la monotonía de la costa, los grandes edificios de los hospitales y hoteles, la ciudad febril y agitada. Volábamos a no más de trescientos metros sobre el nivel de las aguas; el mar en la bahía estaba quieto y transparente y tenía un azul purísimo que se confundía a nuestra espalda, en la remota lejanía, con el azul también purísimo del cielo.

Sobre el espejo del mar revoloteaba la sombra inquieta y voluble del avión, que descendía cada vez más, preparándose a acuatizar. Veíamos rompeolas de piedra, que se internaban atrevidamente en el mar, coronados por fugitivos encajes de espuma.

Lentamente pasamos sobre un barco que entraba al puerto. Desplegaba la bandera americana, y tripulantes y pasajeros, como diminutos pigmeos, corrían por los puentes de un lado a otro para poder contemplarnos a su antojo. Desde la altura, el enorme trasatlántico parecía un juguete infantil.

El ruido del motor se fue debilitando. Estábamos sobre Cristóbal, el puerto norteamericano de la Zona del Canal. Seguíamos descendiendo. Desde las ventanillas contemplábamos afanosamente el paisaje: las lanchas que iban y venían, las playas lejanas, la entrada del Canal. Suavemente tocamos las aguas; creíamos que aún estábamos en el aire cuando las olas, provocadas por el flotador, comenzaron a azotar los cristales de las ventanas. Apenas rozando las olas nos dirigimos hacia el centro de la bahía. Maniobras sobre nosotros: oíamos pitazos de mando, voces de órdenes en alemán, ruidos de pasos de los mecánicos que se disponían a arrojar el ancla. Esta cayó: las cuerdas que la sostenían chirriaron unos momentos. Después el «Colombia» quedó inmóvil. Corrimos los cristales. A pocos centenares de metros de nosotros

se encontraba otro avión, con la bandera colombiana ondeando sobre la popa. Era el «Cundinamarca», que nos había precedido esa mañana desde Barranquilla, y que piloteaba Behr, otro de los más notables aviadores de la Scadta. Sobre la proa, agitada por la brisa, mecíase la bandera de las franjas rojas y de la costelación de estrellas: estábamos en aguas de los Estados Unidos.

La escotilla del salón de pasajeros se abrió. Una voz ordenó: «Ya pueden salir» Y por la escalinata, semejante a la de un submarino, fuimos subiendo uno detrás de otro. Sobre la proa del avión encontramos, al lado del «Colombia», una de las lanchas oficiales de la Zona del Canal que había ido a nuestro encuentro. Manos que se agitaban saludando; pañuelos que ondeaban dándonos la bienvenida.

## **El Desembarco**

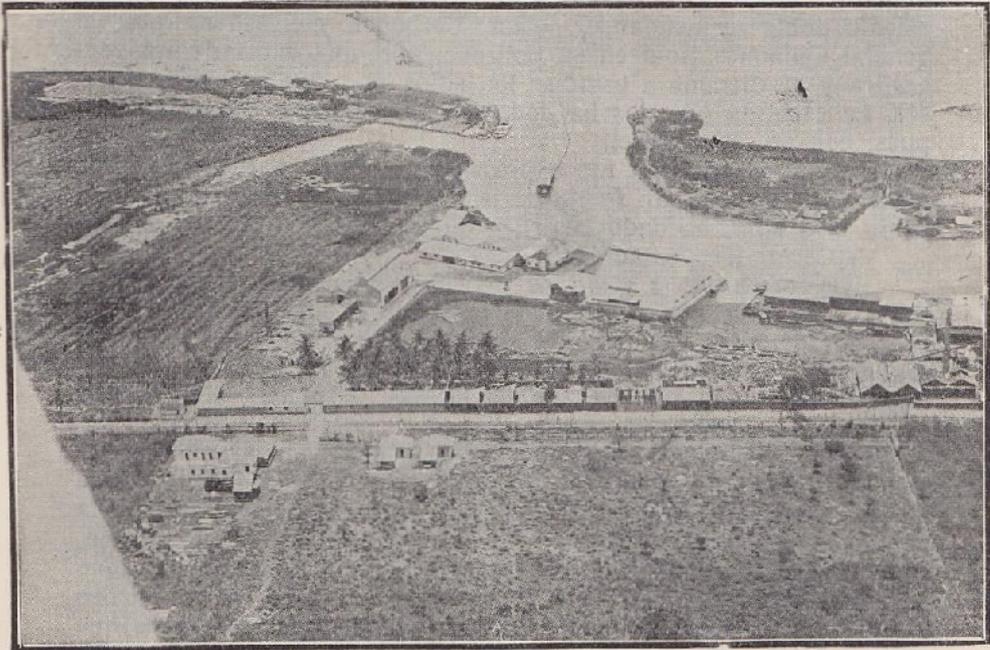
En la lancha nos esperaban el capitán del Puerto de Colón, señor I. C. Kid y su señora esposa, el introductor de embajadores del gobierno panameño y enviado especial del Presidente Arosemena, don Ernesto de la Guardia, el ministro del Ecuador ante el gobierno panameño, señor Colón Eloy Alfaro, los hermanos Boyd, agentes de la Scadta en Panamá, habilísimos y activos representantes de las agencias de noticias y de los diarios de Panamá y Nueva York, y varios oficiales americanos. La representación de Colombia, aunque no oficial, nos produjo patriótica satisfacción: estaba compuesta por jóvenes—que trabajaban en la ciudad de Panamá—y que cuando supieron por los periódicos, que habían estado anunciándolo durante varios días, la llegada del avión colombiano, solicitaron permiso de sus respectivas oficinas para trasladarse a Colón a esperar nuestro arribo; querían ser los primeros en abrazarnos en nombre de la patria lejana.

Uno tras otro fuimos saltando a la lancha, que nos alejó del «Colombia» y nos llevó hacia el muelle donde debíamos atracar. Los periodistas, mientras tanto, nos acribillaban a preguntas sobre los incidentes del raid. Ya al llegar todos emprendieron, ordenando sus respectivos apuntes, la carrera de resistencia hacia la oficina del cable para ver a cuál le tocaba el honor de enviar los primeros despachos. Al cronista le correspondió dar todas sus impresiones a un joven y simpático periodista, el señor Hartwell F. Ayers, corresponsal del «Panamá-American», el nuevo diario de Panamá, y del «New York Times».

A nuestra espalda, balanceándose con el vaivén de las olas, mientras galantemente invitados por las autoridades americanas nos dirigimos hacia la base naval de Coco-Solo, quedaban los dos aviones, quietos y callados, en cuyos mástiles, graciosamente, inquietamente, ondeaban las banderas colombianas.

## Salida de Barranquilla

Cuando a las ocho de la mañana de ese mismo día habíamos llegado a los hangares de la Scadta en Barranquilla, ya los muelles estaban colmados por numerosas personas que iban a despedir a los viajeros. El número de estos se había duplicado: a los tres que habíamos salido de Bogotá el lunes anterior, el jefe de la aviación colombiana, el erudito general Quiñones, el Ministro de Panamá en Colombia, señor Lefevre, y el representante de la SIN, se habían unido don Carlos Daniel Roca, presidente de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, durante varios pe-



Los hangares de la «Scadta» en Barranquilla.

ríodos, don Abel Carbonell, Director de «*Diario del Comercio*» y Mr. Harold N. Agnew, de la United Fruit Company. Cuando todo estuvo listo el enorme avión fue empujado, por una plataforma inclinada, hacia las sucias aguas del Magdalena.

Sobre el muelle vimos por primera vez, ya vistiendo sus trajes de aviador, al piloto Manuel Lerch que era el encargado de conducirnos hasta Panamá. Alto, fornido, de nariz aguileña, ojos azules y rostro curtido por los soles tropicales, nos inspiró a todos una inmediata sensación de seguridad y de confianza. Ya sobre

el avión estaban los dos mecánicos que habrían de acompañarlo: Fritz Wahl y Hans Stelner, dos simpáticos alemanes típicos, que nos sonríen con amabilidad y que nos tienden la mano cuando nos preparamos a subir al enorme bote volante.

El «Colombia» es diferente a los dos otros tipos de aviones que nos han conducido desde Girardot. Los primeros tenían la casilla de los pasajeros sobre los flotadores; en éste queda situada dentro del flotador. Descendemos por una escalinata empinada a un saloncillo, semejante en su interior a un diminuto carro de ferrocarril, con cómodas butacas, con redes para los equipajes, con sosteres para pasar de un lado a otro.

Vamos escogiendo nuestros sitios. Al fondo nos instalamos el ministro Lefevre, Mr. Agnew y el corresponsal de la SIN; en un asiento doble se instalan el doctor Carbonell y el señor Roca; el general Quiñones, solo en su poltrona, abre una enorme carta geográfica y se dispone a estudiar los sitios por donde vamos a pasar. La escotilla que nos ha dado entrada se cierra, momentos después, con un ruido seco.

Todos los que han ido a presenciar nuestra partida, al borde del muelle, se agrupan frente de la máquina voladora. El piloto, al subir a su sitio, ha dado la orden terminante:

—¡Cerrar las ventanillas!

Han comenzado a girar las hélices y momentos después este ruido es seguido por el sordo de los motores, que hemos de escuchar durante todo el curso del viaje. Hemos subido las ventanillas; el algodón ha ido pasando de mano en mano. Cada uno va extrayendo un poco que inmediatamente se introduce, dividiéndolo en dos partes, dentro de ambas orejas.

Desde el muelle se empujan las alas del avión, que retrocede suavemente. Ya en medio de las aguas, a toda máquina, se dirige hacia la desembocadura del caño en el Magdalena y luego a la mitad del ancho y caudaloso río. Vamos, durante algún trecho, contra la corriente. Las aguas que agita el flotador dejan penachos de espuma en los cristales de las ventanillas, detrás de las cuales vamos viendo cómo se empequeñecen y se pierden los grupos que acaban de despedirnos en la orilla.

Nada hemos sentido al desprendernos de las aguas. Vamos ascendiendo lentamente. Al abrir las ventanillas y mirar ansiosos hacia la ciudad divisamos las últimas casas de Barranquilla. A nuestras plantas el río, sobre el cual vamos ascendiendo cada vez más, corre calmadamente hacia el océano; en sus aguas brilla el sol, que ya ha aparecido plenamente, dándonos extraños reflejos plateados.

Hemos puesto la proa hacia las Bocas de Ceniza. Ya vamos volando a no menos de trescientos metros de altura. La brisa entra por las ventanillas, refrescando la atmósfera ardiente que momentos antes respirábamos.

Ya dejamos atrás a Barranquilla: estamos volando, instantes después, sobre las Bocas de Ceniza. Todos los viajeros, curiosamente, contemplamos desde lo alto el trabajo febril que se desarrolla en el campamento de Las Flores. Sobre terreno robado a las aguas se ha construido un ferrocarril: los tajamares de piedra, a lado y lado de la desembocadura, pugnan por encauzar la corriente del río; los barcos auxiliares van y vienen de una parte a otra del enorme campamento ribereño.

Abel Carbonell, súbitamente entusiasmado, nos explica la importancia de esa obra magna, destinada a convertir a Barranquilla en una de las principales ciudades del Caribe. Puede decirse, según nos explica, que ya ha sido construido un setenta y cinco por ciento; relativamente sólo falta muy poco para concluirla. Rápidamente la pasamos y la dejamos atrás: de un solo golpe se presenta ante nosotros, en toda su imponente majestad, el Mar de las Antillas.

## **El Mar**

El mar inconmensurable, que se pierde con el cielo. Como dijo el poeta, refiriéndose a los habitantes de Castilla, los que vamos desde los riscos andinos tenemos «sed de mar». Y a pulmón pleno respiramos la brisa salobre y clavamos los ojos en la inmensa llanura marina. Dentro de ella, hasta una gran profundidad, penetra el Magdalena con ímpetu violento: claramente podemos observarlo porque las aguas gredosas de la principal arteria fluvial de Colombia desalojan en un gran trecho las del mar, de un verde claro y límpido.

Nos hemos internado dentro de la inmensidad salada; luégo, cambiando de rumbo, nos dirigimos hacia la izquierda, en dirección a Cartagena, donde deberemos renovar nuestra provisión de combustible. A lo lejos, a nuestra izquierda, casi confundida con la bruma, la línea verde de las costas colombianas; a nuestra derecha el mar, que cambia de colores hasta el límite del horizonte. De un verde claro en las proximidades de la orilla, de un azul tenue debajo de nosotros, es de un azul oscuro, casi negro, en el confín del horizonte.

Ya estamos a la altura de Puerto Colombia. El muelle entra en el mar como una garra: a sus costados los barcos ventrudos van vaciando su carga. Allá, donde el muelle concluye, sobre la tierra, el caserío parece una multicolor agrupación de barracas de feria.

## **Un barco hundido**

En medio de la bahía, sumergido de popa entre las aguas, sobresaliendo tan sólo parte del casco y la chimenea, está un vapor alemán que en plena guerra echaron a pique sus propios tripulan-

tes. El cronista fue testigo presencial del sacrificio que llevaron a cabo, cantando himnos patrióticos, una veintena de mozos rubios de ojos azules, en las tiempos remotos de las postrimerias de la guerra mundial. Reconstruye la escena: recuerda la luna enorme, que daba a todas las cosas de la tierra y del mar una apariencia extraña, los gritos de alarma que se escucharon de un extremo a otro de la pequeña población, la salida de gentes a medio vestir a las puertas de las casas; ve de nuevo el barco, al cual se habían cortado las amarras y que había buscado la protección de las aguas neutrales de Colombia desde el principio del conflicto, ardiendo por todas partes mientras se internaba dentro del mar como una enorme columna de chispas y de humo... Allí está todavía; sobre él pasamos; las aguas incansables van y vienen sobre esos restos que hoy tan sólo sirven como de punto de albergue y descanso a las gaviotas.

Volamos, poco después, sobre la ensenada de Galera Zamba. El mar se agita a nuestras plantas salpicándose de trecho en trecho de ligeras manchas blancas, como si sobre él hubiese comenzado a nevar.

Volamos a muy poca altura, siempre a la misma distancia de la costa, a velocidad extraordinaria, acaso superior a doscientos kilómetros. Estamos a diez metros sobre el nivel de las aguas. Las costas lejanas desfilan ante nuestros ojos con la fugaz variedad de una película cinematográfica.

A pesar del ruido de los motores y del algodón de los oídos los viajeros cambian sus impresiones a gritos: parece una conversación entre sordos. En el avión no se siente movimiento alguno, lo que permite que varios de los pasajeros quieran compensar la madrugada de ese día y comiencen a dormitar, con las cabezas reclinadas sobre el respaldo de los sillones. En nuestro pequeño salón vamos con toda clase de comodidades; sobre las sillas vacías hay fiambres y equipajes; al fondo un cuarto de tocador, con espejos, donde alguno insinúa la idea de que sería muy placentero afeitarse. Todos, sin embargo, se agrupan en las ventanillas cuando, entre la verdura indecisa de la costa, aparece una mancha blanca y roja. La misma palabra va pasando de boca en boca:

—Cartagena!

Han trascurrido exactamente cuarenta minutos desde nuestra salida de Barranquilla.

## **Cartagena de Indias**

Así, en la lejanía, con los pechos henchidos de codicia, debieron contemplar los corsarios y piratas, que se disponían a atacarla, a Cartagena de Indias. Envuelta por el pétreo cinturón de sus murallas aparece ante nosotros la ciudad legendaria, en la cual cada piedra es como una página gloriosa de nuestra historia. En medio

de la población el cerro de la Popa como un centinela, en cuya cúspide los vigías anuncian los buques desde las ruinas de un antiguo convento. Vamos viendo desfilar poco a poco la ciudad. Estamos ante el Cabrero; la torre de la pequeña capilla, en la cual duerme su último sueño Rafael Núñez, aparece medio escondida por las palmeras. Ante este mismo mar que vemos morir, en esta misma playa, paseábase el gran solitario, pensando en la transformación política del país. La muralla de la Tenaza, el punto débil de la inexpugnable fortaleza, siempre elegido por los asaltantes. El castillo de San Felipe de Barajas, que resistió los cañonazos de cien



Un paisaje en la Costa Panameña, que recorre la nueva línea aérea.

combates, y que se desmorona por la acción de los años y del abandono. Las antiguas bóvedas, donde patriotas y políticos, sumergidos entre la tierra, estuvieron presos años enteros. Ya volamos sobre el centro de la ciudad: las altas edificaciones casi oscurecen las calles toledanas y las ocultan de nuestra vista. El ruido de los motores, al expandirse por la población, despierta en todos los habitantes una curiosidad general; se ven gentes que corren apresuradas hacia el sitio donde puedan contemplar sin obstáculos al intempestivo visitante. Volamos ahora sobre un trozo

tranquilo de la bahía; el motor, de repente, se ha detenido; poco a poco vamos descendiendo. Tocamos suavemente el agua; apenas un ligero salto. Luégo, a toda velocidad, nos dirigimos hacia la costa.

En la playa nos reunimos y podemos hablar como si nada hubiera sucedido, sin algodones y con voz normal. Uno de los mecánicos nos trae diferentes refrescos. Lerch, pregunta:

—¿Alguno se ha mareado?

Todos respondemos negativamente. Para algunos ha sido una desilusión: viajar en avión es más cómodo y agradable que viajar en automóvil o ferrocarril.

## Hacia el Darién

Al alejarnos de Cartagena, volando nuevamente a poca altura sobre la tersa quietud del mar, lanzamos un último vistazo a la ciudad heroica que a nuestra espalda queda; ruinas de antiguas fortalezas, trozos de murallas, bosques de palmeras. A lo lejos, en media de otras islas pequeñas, el islote del leprosorio de Caño de Loro.

Hemos cruzado un cabo y nos hemos internado dentro del golfo de Morrosquillo. Vamos en línea recta: las costas se alejan cada vez más, hasta perderse entre la bruma. Vamos, a gran velocidad, entre el cielo y el mar. Este mar Caribe, el de las tempestades legendarias, parece desde la altura, por su quietud y transparencia, una interminable llanura de cristal.

Cuando concluimos la travesía del Golfo volvemos a encontrar a nuestra izquierda la costa pintoresca, casi en toda su extensión deshabitada. Sólo muy de trecho en trecho, un humilde hacinamiento de pajizas techumbres. De vez en cuando una vela pescadora rompe con su blancura la quieta monocromía del mar.

Estamos subiendo. Preguntamos dónde nos encontramos y se nos señala una serpiente gredosa, que traza complicadas curvas dentro de la tierra, antes de internarse en el mar: es el río Salado.

En el avión no se experimenta ningún movimiento. Unos viajeros leen. Otros conversan, siempre a gritos. Volamos sobre la selva virgen; llegando hasta la orilla del mar se extiende otro interminable de color verde oscuro: son las copas de los árboles corpulentos, que se dilatan en incommensurable extensión hasta donde alcanza nuestra vista.

Se divisa de pronto una laguna, sobre la cual volamos poco después; el aire es allí violento; el avión se mueve y las enormes alas se agitan y bambolean. Este movimiento, según nos explica el técnico general Quiñones, lo causa el aire viciado de la laguna. Luégo pasamos otra laguna, otro cabo, y de lleno, sobre un mar que tampoco altera su tranquilidad, nos internamos dentro del gol-

fo de Urabá o del Darién. «Golf von Darién», dice la carta que sostiene nuestro jefe de aviación sobre las rodillas, como si se tratara de un noble aristócrata tudesco.

Vamos hasta la desembocadura del Atrato: nuevamente el avión vuelve a agitarse. Son los pantanos vecinos. Penetramos por la principal boca, dentro del más grande de los ríos del occidente colombiano.

Desde la altura a que volamos el gran río, en medio de la verdura, semeja un riachuelo insignificante. Estamos en el territorio del Urabá, en una de las más opulentas regiones de Colombia. Regiones vírgenes, inexplotadas, futuro emporio de admirables riquezas y de florecientes ciudades; desde los aires las admiramos en toda la pompa de su esplendor tropical. Largo rato volamos sobre ellas sin que, por parte alguna, veamos la mano del hombre.

En la lejanía, en medio del río, otro pájaro metálico viene en sentido contrario al nuestro. Poco a poco va creciendo de tamaño hasta que pasa a nuestro lado: es otro de los aviones de la Scadta, de la línea del Pacífico, que va de Buenaventura a Barranquilla. Cuando, acaso a quinientos metros de altura, se cruza con nosotros, vemos cómo los tripulantes agitan las manos saludándonos.

A nuestra derecha, encontramos por fin, señales de vida, de la mano del hombre. Estamos en Sautatá, ingenio de azúcar fundado por un profesor de energía: Miguel Abuchar. Vemos una serie de edificios a la orilla del río; más adentro vastísimos cañaduzales, y cerca de una colina, un edificio imponente de techo rojo. Al lado de este otros que forman como una pequeña población pintoresca.

Los pasajeros del «Colombia», cuando el ruido del motor va debilitándose y comprendemos que vamos a descender, nos miramos unos a otros, todos con la misma idea. Contemplamos las enormes alas que hay sobre nuestras cabezas y después, clavando la vista en la tierra, miramos el río, que corre mansamente a nuestras plantas y en el cual nos parece imposible que pueda posarse el enorme avión. Nuestros temores, sin embargo, a medida que descendemos, van disipándose: ya cuando estamos casi a flor de agua y nos disponemos a posarnos sobre las ondas turbias y perezosas, todos, sin necesidad de orden previa, nos apresuramos a cerrar las ventanillas: el río, a lado y lado de nosotros, se extiende como un mar. Acaso en ese sitio es más ancho que el Magdalena. Por un fenómeno de óptica lo veíamos desde la altura como un angosto riachuelo.

Casi sin sentirlo hemos tocado las aguas; tan sólo una ligera sacudida hemos experimentado. El motor se ha puesto nuevamente en movimiento. Rozando apenas la superficie del río nos deslizamos raudamente hacia la orilla, donde se encuentran grupos numerosos.

Al saltar a tierra vemos varios misioneros con enormes sombreros que los protegen del sol y muchos negritos auténticos que

mostrando en toda su blancura los dientes iguales, nos contemplan con expresión de asombro y acaso de miedo, como a seres sobrenaturales.

Un hombre fuerte, con algunas canas sobre las sienes, simpático y vigoroso, nos saluda con un apretón de manos. No tiene sombrero a pesar del sol inclemente. Viste camisa entreabierta y con franca llaneza nos dice, al darnos la mano:

—Están ustedes en su casa...

Es Miguel Abuchar que, hace treinta años, sentó su tienda en este sitio deshabitado y agreste, y que derribando árboles, y en plena lucha diaria con la naturaleza hostil, ha logrado por su esfuerzo y energía formar el emporio de riqueza que se presenta, potente y admirable, ante nuestros ojos.

II

## El Ingenio de Sautatá

Poco después de que el «Colombia» desciende en el puerto de Sautatá hemos penetrado a la casa del señor Miguel Abuchar, propietario del Ingenio, quien nos presenta a su hijo y a la esposa de éste, y comienza a narrarnos, con frases sencillas y modestas, su lucha homérica de seis lustros contra la naturaleza hostil.

«Hace treinta años. —nos dice— que llegué aquí. Soy colombiano, aunque nacido en Siria. Ya solicité y recibí mis papeles de nacionalización: me enorgullezco de mi patria, en la cual he trabajado y me he formado. Cuando llegué todo era aquí distinto. Entre la orilla del río y las fértiles tierras cercanas, donde ahora se encuentran los cañadulzales, existía una ciénaga profunda; se me creyó loco cuando, al través de varios kilómetros, comencé a construir un camino en medio de los pantanos, relleniéndolos con abundante piedra. Dentro de algunos momentos han de verlos ustedes: por él va ahora la carrilera que conduce al Ingenio.

«Desde entonces he permanecido aquí. Sólo una vez, en estos treinta años, por unas pocas semanas, fui a Cartagena; me lo impusieron los médicos porque me encontraban seriamente enfermo. Mi mayor placer ha sido el trabajo y mi mayor satisfacción ver cómo, donde antes sólo existía la naturaleza bravía, surgen fábricas, ingenios, tierras cultivadas.

«Aquí hay hoy mil trescientas almas. Cuando no estamos en tiempo de zafra, es claro que esta población disminuye.

«El azúcar se saca del Ingenio, saliendo por la desembocadura del Atrato, en pequeños barcos que la llevan hasta Cartagena. Con una draga y unas pocas semanas de trabajo se haría posible la entrada, por las bocas del río, de barcos de gran tonelaje, pues éste durante muchos kilómetros tiene una profundidad no inferior a cien pies.

«Esto lo compré en plena guerra; quienes aquí trataron de establecerse con anterioridad a mí, se vieron obligados a emigrar, si liberales por la hostilidad de los conservadores y si conservadores por la enemistad de los liberales. Pero como yo con nadie me metía, como era amigo de todos, a mí nadie me molestaba.

«Aquí hay ya iglesia, y misioneros, y colegio. Aquí, finalmente, aspiró a morir».

Estamos en el vestíbulo de una casa de madera; van y vienen, sirviendo a los huéspedes café y bebidas frías, los criados negros,

de gruesos labios y rostros brillantes, que visten trajes blancos y pantalón corto. Por algunos momentos nos trasportamos a los tiempos repugnantes y remotos de la esclavitud.

Después de un rato de espera partimos hacia el Ingenio, situado en la falda de un cerro, a pocos kilómetros de la orilla del río y de la casa del señor Abuchar. Antes, sin embargo, inspeccionamos el aserradero donde se ve un trabajo continuo y activísimo.



Indios de San Blas visitando un avión de la «Scadta».

Ascendemos a unos carros de mano, impulsados por palancas que mueven negritos sudorosos. Recorremos, a regular velocidad, el trayecto que nos separa del Ingenio. Entre los cañadulzales, más allá de la línea por donde ahora vamos, suena insistentemente el pitazo de una locomotora. El edificio del Ingenio es enorme y tiene varios pisos; grandes máquinas, que se mueven en todas direc-

ciones, trituradoras, motores, purificadoras. Rápidamente, más rápidamente de lo que deseáramos porque el tiempo apremia, asistimos a todo el proceso de la elaboración del azúcar, desde que la caña se arroja dentro de los trapiches hasta que el líquido, purificado y solidificado, queda listo para la exportación.

Desde la casa del señor Abuchar, por teléfono, nos avisan que hay un avión a la vista. En él debe llegar a Sautatá el capitán de navío ecuatoriano Anda, quien lleva la representación de su patria en la inauguración de la nueva línea aérea.

Al regresar, en el centro de la habitación, que poco antes habíamos dejado, encontramos al capitán Anda. Es joven y agradable; sobre sus sienes platean algunas canas.

Ante nuestro jefe de aviación se cuadra militarmente. Después de las presentaciones de rigor, los civiles nos separamos; los pertenecientes a la institución armada comienzan a hablar de los asuntos que les interesan. El general Quiñones ha preguntado al capitán:

—¿Cuántas divisiones tiene el ejército ecuatoriano?

El capitán Anda no entiende de ejércitos terrestres. Otra cosa hubiera sido que le hubieran preguntado por acorazados, destroyers, torpederos o submarinos.

Ha llegado el momento de partir. El «Chocó», en el cual llegó el capitán ecuatoriano, nos ha tomado la delantera. Lerch ha anunciado a Colón la llegada para las cuatro de la tarde y ya hemos perdido dos horas en Sautatá.

Otra vez nos encontramos en medio del río Atrato, disponiéndonos a recorrer de nuevo el camino hasta la desembocadura. Nos elevamos con facilidad y momentos después vamos nuevamente sobre la llanura deshabitada, siguiendo el curso perezoso del río.

El capitán Anda, en los primeros momentos, nos parece muy empapado en la importancia de su histórica misión; acaso disuena en la atmósfera de franca camaradería que ha rodeado a los primitivos tripulantes. El simpático ministro Lefevre dice al marino a boca de jarro, para hacerlo sonreír y comprender con qué clase de gentes tiene que codearse:

—Usted ha dejado de ser el capitán del navío Anda, de la marina ecuatoriana; ahora es usted el capitán *vuela*...

Nuevamente hemos traspuesto la desembocadura del Atrato y estamos volando otra vez sobre las aguas tranquilas del Golfo del Darién. Por aquí en estas comarcas debía quedar situada Santa María de la Antigua, fundada a legua y media de esta desembocadura, y que llevaba ese nombre en recuerdo de Nuestra Señora de la Antigua, que se venera en Sevilla; ella fue como una base de operaciones para los descubridores de Tierra Firme. No sabemos dónde estaba situada; acaso sus ruinas hayan desaparecido o estén ocultas por la maleza impenetrable. ¿Será posible que todavía queden restos de ella? ¿Se habrá convertido esa ciudad-madre, derribadas sus sólidas paredes de calicanto, en uno de esos miserables puebleci-

llos de pescadores que muy de vez en cuando se presentan ante nuestros ojos?

Las costas, en estos parajes, presentan una configuración extraña; a la monotonía anterior ha sucedido toda una serie de barrancos cortados a pico sobre las olas; éstas mueren en la playa con violencia, arrojando hacia la altura torrentes de espuma. Es mediodía. El sol canicular arroja sus rayos sobre los bosques y sobre el mar; todo parece adormecerse bajo el sopor bochornoso de la hora. Selvas a nuestra izquierda, cortadas a lo lejos por una serranía; selvas ardientes, inhospitalarias, crueles, donde acaso en muchos siglos no se haya posado la planta del hombre; árboles retorcidos, corpulentos, centenarios, cuyas cúspides, desde la altura donde los contemplamos, semejan una desigual sucesión de paraguas chinos.

Hubiéramos querido descubrir aunque fuera las ruinas de Santa María la antigua del Darién; con gozo, con todo el amor recóndito por el pasado, habríamos recorrido las calles donde se formaban las expediciones conquistadoras; habríamos contemplado los muros derruidos de catedrales, conventos y palacios; nos habríamos complacido al estudiar las viejas fortificaciones y deleitado ante los cañones anticuados que en su tiempo fueron *ultima ratio regum*.

De un lado del golfo quedaba Santa María y del opuesto San Sebastián de Urabá a la cual dieron este nombre sus fundadores, por la ferocidad de los indios, que incansablemente los perseguían con sus flechas.

Al tratar de conquistar a Santa María de la antigua del Darién, sobre cuyo territorio el soberano le había dado jurisdicción, fue expulsado el desgraciado Diego de Nicuesa, que encontró después la muerte en sitio que la historia todavía no ha revelado. Por estas aguas tranquilas, ante las costas de la Castilla de Oro, cruzaron las carabelas que traían a los fieros conquistadores que habían acompañado al Gran Capitán por las fértiles llanuras italianas y para los cuales no había empresa difícil ni obstáculo que los detuviera. Al experimentar en nuestros rostros, a varios centenares de metros de altura, el fresco bienhechor, pensamos en el calor que debe sentirse en playas y bosques, e imaginamos a los nobles caballeros asfixiados entre las férreas corazas, y las cotas de malla y los pesados cascos de inquietos penachos. Así vestidos, sin embargo, vencieron las acechanzas de los indios y los rigores de la naturaleza. Aquí se desembarcaban los caballos que venían desde España, entumecidos por larga travesía y que habían de ir hasta los confines más remotos del continente, siempre fieles y leales con sus amos. Aquí bajaban los misioneros con la cruz en la mano; aquí los mastines de los conquistadores aullaban lúgubremente ante el olor de fresca sangre humana.

El capitán general de la Antigua del Darién, Vasco Núñez de Balboa, salió de esta colonia el 1.º de septiembre de 1513, acom-

pañado por 190 de sus más fieles soldados, por algunos centenares de indios y varias jaurías de perros furiosos, acostumbrados a la implacable cacería de aborígenes en los más oscuros vericuetos de la selva. Por las tierras que ahora contemplamos encontró Balboa al Cacique de Ponca, quien le dijo que desde cualquiera de las serranías que también tenemos ante la vista, desde un pico elevado, podría ver en la lejanía el otro mar. Y, sobre el más alto de estos cerros, después de vencer al cacique de Guarucá, Balboa, como una cinta de plata, pudo contemplar el Pacífico en lontananza. Poco después tomaba posesión del nuevo océano en nombre de los reyes de Castilla, que habrían de llamarlo más tarde, en premio de su hazaña, *El Adelantado del Mar del Sur*.



Preparándose a levantar el vuelo

Por aquí también debía encontrarse Acla donde, meses más tarde, por orden de Pedrarias Dávila, el verdugo de un tajo segó la cabeza de Balboa.

El paisaje, siempre igual, va resultándonos monótono. Costas lejanas, serranías brumosas, islitas llenas de cocoteros, mar tranquilo y siempre límpido.

Abel Carbonell, que no quiere hablar a gritos, toma de las ro-

dillas de Mr. Agnew el último número de *Cosmopolitan* y en una hoja en blanco nos escribe:

—No se ve ni una sola ave...

Así es efectivamente. La naturaleza parece muerta. No divisamos ni señales ni vestigios de vida.

La puerta situada a nuestra espalda se ha abierto. Ha penetrado uno de los mecánicos, que se ha dirigido al fondo, al sitio donde hay varios envoltorios cuidadosamente atados. Y comienza a desatar cintas y a extraer sandwiches de queso, de gallina, de jamón, que van pasando de mano en mano; ante su sola presencia en el salón de lujo del hidroavión, se auyenta todo vestigio de sueño. La hora, el sopor, el mismo ruido siempre igual de los motores, incitan el apetito.

Pronto cada uno de nosotros tiene sobre sus rodillas un plato de papel, cuchillo y tenedor. De entre multitud de envoltorios sale a la luz una gallina dorada, después otra. El mecánico, con sus lentes sobre la frente y su extraño vestido de aviador, comienza a descuartizarla con certeros tajos de maestro. Al ver su pericia vienen a nuestra memoria los vercitos de la zarzuela:

*...cocinero antes que fraile.*

Este buen mecánico, que nos sonríe, que procura complacernos con todo cariño, debió ser antes que aviador cuando menos un marido ejemplar.

Después de que hemos masticado hasta cansar las mandíbulas hacen su aparición las botellas de agua mineral y el café caliente, servidos en vasos de papel. Hemos tenido un verdadero banquete a quinientos metros de altura, sobre las mismas costas del Darién, donde nuestros abuelos, que venían a fundar ciudades y a sentar las bases de las futuras naciones, se alimentaron por meses enteros de raíces y de plantas.

## **La Frontera**

Las costas han perdido su monotonía; ahora se presentan ante nuestra vista bellísimas ensenadas, islotes diminutos, caseríos lejanos. El mar se entra bruscamente en las selvas vírgenes desgarrando las malezas de la playa.

Las aguas tienen tonalidades extrañas. Forman por su manse dumbre y su extensión y por los tonos amarillentos que en ella coloca el sol, como un enorme desierto de arena. Sólo se escucha el ruido isócrono de los motores. Sobre peñascos y arrecifes, súbitamente enardecidas, las olas al estrellarse dejan como guirnaldas de sal.

La puerta situada a nuestra espalda, y que nos comunica con el departamento de los pilotos, se ha abierto de nuevo y otra vez ha aparecido el simpático mecánico-*maitre d' hotel*. Lleva en la ma-

no un papel que envía Lerch al ministro Lefevre y que dice simplemente: «En estos momentos cruzamos la frontera».

Detrás de la costa, en los linderos del cielo, hay una serranía. Pasamos el Cabo Tiburón; la orilla del mar es escarpada; por entre barrancos cortados a pico penetra dentro de las olas del río de la Miel, que forma la línea divisoria de Colombia y Panamá. A nuestras espaldas está Colombia; delante de nosotros la nueva nacionalidad, las tierras que estuvieron unidas a nosotros por vínculos de raza, de historia y de intereses comunes que nada ni nadie logrará destruir.

Estamos volando ahora sobre uno de los sitios más pintorescos que hemos de encontrar en nuestro viaje: el Archipiélago de las Mulatas. Los primeros islotes de los dos centenares que lo forman se presentan súbitamente a proa, como las avanzadas de una escuadra.

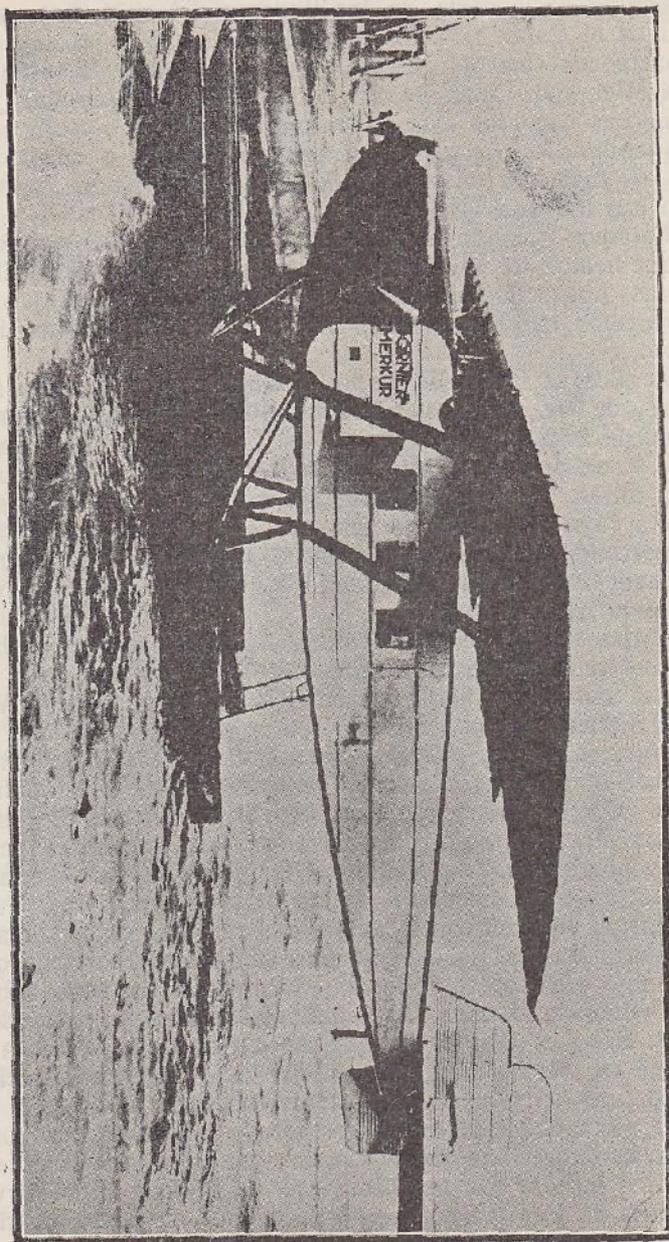
A ellas se han retirado los últimos residuos de las tribus aborígenes, de los antiguos y feroces indios caribes, apaciguados por los sufrimientos y por los siglos, que un día dominaron como amos y señores en todas estas comarcas. Hoy se matan unos a otros; antes, con sus macanas y sus flechas envenenadas, lograron poner a raya a algunas de las más aguerridas tropas de Castilla. Los descendientes de los guerreros indomables parece que hoy sólo quisieran vivir en paz, olvidando los sueños de gloria y de independencia de sus abuelos.

A quinientos metros de altura las islas tienen una belleza salvaje; los caseríos de chozas de paja van hasta la orilla del mar.

Adivinamos calles al parecer limpias e iguales. Vemos los trajes blancos de los indios y los rojos de las indias. Sobre las palmeras más altas, mástiles con banderas extrañas. Estas tribus viven de la pesca; son admirables navegantes que muchas veces, en sus piraguas inseguras, han llegado a ir hasta Colón.

Las piraguas, sobre las playas ardientes, parecen saurios acechando una presa. Los indios, al oír el avión, las empujan hacia el agua; quieren, en medio de las olas, vernos pasar. Pronto izan las velas; el viento favorable, con gran rapidez, los lleva mar adentro. Cada una de estas islas tiene un «*sánguila*» o cacique que manda como amo y señor en todos los habitantes. En ésta, sobre la cual ahora volamos, domina Iñapaquiña, conocido por todos los colombianos. Raro es el caso de que un cacique—cuya única ambición consiste en vestir uniforme militar lleno de condecoraciones—logre extender su dominio a otras islas cercanas.

El simpático diplomático panameño que viaja con nosotros nos cuenta sus impresiones de un viaje a estas islas hace veinte años. Elogia a los indios, que muchas veces se colocan como sirvientes en las casas de Panamá y que, llevados por su afición marina, viajan hasta los más remotos confines del mundo. Los indios, según el señor Lefevre, se esfuerzan en conservar su sangre completamente pura, matando a todo aquel niño que sospechen que puede tener



Uno de los aviones de la Scelta

mezcla con otra raza. Entre unas tribus y otras, y entre los indios y la guarnición panameña que allí se mantiene, ha habido numerosos y sangrientos combates, en muchas ocasiones.

Son cerca de dos centenares de islas, todas habitadas. El número total de los indios se calcula en diez y seis mil. Misioneros católicos en todos los tiempos han efectuado allí varias fundaciones y aun mantienen hoy varias casas; los indios son bautizados, reciben los sacramentos y todo lo que quiera obsequiárseles, y escuchan boquiabiertos la palabra divina... pero siguen ladinamente practicando su religión ancestral.

Sólo por su aspecto físico se diferencian las islitas; en sus habitaciones y edificaciones todas son iguales. Miserables casas pajizas, gentes que apresuradamente corren a contemplar el paso del avión, piraguas en todas las playas. Al rededor de cada isla las aguas cambian de color, envolviendo los pedazos de tierra como en un anillo de ámbar. Hay islas de estas que carecen completamente de vegetación; otras están cubiertas de tupidos bosques de palmeras.

Vamos, al desfilarse por la tierra y a mirar pequeños caceries en las costas lejanas, oyendo nombres célebres: Puerto Escocés, Nombre de Dios, Portobelo. Puerto Escocés la colonia de ingleses que fue establecida por Patterson, el mismo fundador del Banco de Inglaterra, y que fue disuelta, a pesar de los gastos que en ella se efectuaron, por orden terminante de la corona de España, doce meses después de la fundación. Nombre de Dios, fundado por Nicuesa, que después de varias semanas de padecimientos a lo largo de las costas de Castilla de Oro, llegó a una playa al parecer fértil y se detuvo pronunciando la frase famosa: «Detengámonos aquí *en nombre de Dios...*» Como sus compañeros le recordaran que ese mismo puerto había sido llamado Bastimento por Colón, en el viaje que hizo el Almirante tratando de hallar la comunicación entre los dos mares, Nicuesa respondió: «Así será en efecto, pero de hoy en adelante se llamará *Nombre de Dios...*» Portobelo —el Puerto Bello de Cristóbal Colón— se divisa en la lejanía como un conglomerado de ruinas y de casas modestas; allá recibían los pesados galeones que llegaban de España el cargamento de oro de las demás colonias y del Perú; allí asaltaban siempre bucaneros y piratas.

Hemos descendido en Mandingas, llamado hoy Puerto Nicuesa, en la conclusión del Archipiélago. Plantaciones de banano; casas de madera donde residen las autoridades; un ferrocarril que se interna entre la maleza; una goleta embarrancada en la playa; indios semidesnudos que llegan en sus piraguas veloces y que nos miran con taimada socarronería dando al ministro Lefevre, con filial sumisión, el título de *Cacique...*

Estamos tomando gasolina. Tenemos tiempo de hablar largo con los indios. Unos saben algunas voces de español; otros nos responden con palabras incomprensibles.

Dejamos pasar el tiempo. Debemos esperar a que sean las tres y quince minutos, según Lerch. Como la llegada está anunciada para las cuatro, y sólo emplearemos cuarenta y cinco minutos a Colón, debemos aguardar cerca de una hora para ser puntuales a la cita.

A las tres y cuarto los motores comienzan a sonar. Los víveres que escaparon de nuestro apetito pasan a las manos de los indios, que los reciben con mal disimulada voracidad. Nos elevamos después de recorrer las aguas tranquilas de la bahía, dejamos atrás las edificaciones de Puerto Nicuesa y, sobre un mar cristalino y quieto, favorecidos por la brisa, que nos empuja de proa, a velocidad extraordinaria, nos dirigimos hacia Colón, a donde llegamos a las cuatro en punto de la tarde.



## El Puerto de Colón

En esta ciudad moderna que desconoce los mosquitos, la fiebre amarilla y toda clase de epidemias, y que cuenta con todos los progresos higiénicos de las principales urbes del mundo; en esta ciudad cuyos múltiples muelles y tráfico extraordinario dan la impresión de un gran puerto norteamericano, recordamos el episodio, que muchas veces oímos narrar de labios familiares, y que era típico de la última mitad del siglo XIX.

Los viajeros oían pronunciar con terror el nombre del puerto de Colón; descendían atemorizados de los barcos. Toda la ciudad, hasta el piso de las calles, era de madera; por todas partes se veían rastros de incendios, que se sucedían con pavorosa frecuencia. Un barco que acababa de llegar de Norte América, había entrado al puerto; los pasajeros, entre los cuales se encontraba quien narró al cronista esta verídica historia, habían descendido apresuradamente. Entre ellos estaba el comerciante colombiano que durante todo el curso del viaje no había hecho otra cosa que pensar en su próximo arribo al hogar, en el cariño de los hijos y en la soledad de la esposa. El comerciante colombiano, confiado y feliz, bajó en el puerto; pero al pisar una de las tablas carcomidas de los muelles, esta cedió y el pobre hombre, lanzando en un alarido salvaje, un «Auxilio que me ahogo!» fue tragado por el mar, ante la angustia impotente y la desesperación inútil de un centenar de personas, que no tuvieron tiempo de hacer nada por él.

¿Por qué hemos recordado este episodio al pisar tierra de Colón, al ver los sólidos muelles alineados uno detrás de otro, cada cual con su barco al costado? El recuerdo de un pasajero que se tragó el océano, cuando volvía a su hogar, y que impresionó nuestras imaginaciones infantiles, nos obliga a zapatear fuertemente sobre el férreo piso de cemento cuando saltamos a tierra.

## Panamá

Panamá es una ciudad cosmopolita cuyo carácter español, si alguna vez lo ha tenido, va desapareciendo; al recorrer sus calles encontraréis gentes de todas las razas: chinos y japoneses, a las puertas de comercios, restaurante y barberías, que os llaman con forzadas sonrisas; negros antillanos sin la más ligera mezcla, acaso descendientes de los antiguos cimarrones, que se han agrupado en

barrio especial—el de Caledonia—donde no se ve una piel blanca por ninguna parte; soldados de marina de la escuadra norteamericana y de la guarnición del Canal, de gorras blancas, enormes pantalones y locos deseos de probar, por medio de grandes algazaras, el contento que los domina ante unas cuantas horas de descanso; marinos griegos, italianos, alemanes, japoneses, que quieren compensar en cortos momentos de tierra firme los largos días de abstinencia y disciplina de alta mar; hindúes de turbantes anudados e impresionantes barbas negras, que caminan parsimoniosamente; comerciantes indostanes, de rostros morenos y vivaces, que os hablan de cien cosas desde las puertas de sus bazares y os muestran mantones de Manila, de complicados y multicolores bordados, diminutas figuras de marfil, kimonos y toda clase de objetos extraños; turistas americanos de ambos sexos, con la Kodak al cinto y un loco deseo de diversiones y de alcohol... Se nos ha asegurado que por las calles de Panamá, de vez en cuando, también se encuentran panameños.

Aun el chofer a quien se habla en español habrá de responder en inglés. Lo más probable es que esa sea la táctica que adoptan para aquellos que tienen apariencia de forasteros; cuando los turistas norteamericanos les hablan en inglés han de responderles en español. Los nombres de las tiendas y aun los anuncios luminosos, están siempre redactados en inglés.

Desde los tiempos del canal francés el tránsito de vehículos en Panamá se hace por la izquierda. Esto es origen de continuos sobresaltos para los que estamos acostumbrados al sistema contrario, y a cada paso hemos de vernos estrellados contra los carros que vienen en sentido inverso. De vez en cuando se encuentra uno que otro coche anacrónico. Es preciso reconocer, sin embargo, que para el gran número de automóviles que hay en Panamá, el porcentaje de accidentes es muy reducido, casi insignificante. Aunque la organización del tráfico es muy eficiente y segura, se nota la falta de taxímetros que eviten la anarquía de precios y la explotación de los extranjeros.

## **Las carreras de galgos.**

Durante las cuarenta y ocho horas de nuestra permanencia en Panamá oímos hablar por todas partes de un tema importantísimo, que ocupaba casi exclusivamente la atención de muchos de los habitantes del Istmo y que excluía la que pudiera prestarse al nuevo tratado que se está negociando con el gobierno de Washington, al proyectado Canal por Nicaragua y a otros asuntos políticos de menor cuantía. Es más importante,—a juzgar por el monopolio que ejerce en la opinión pública—que todos ellos juntos. Nos referimos a las carreras de galgos. «Usted todavía no ha ido a los perros»? le preguntan a uno a cada paso. Y ante la respuesta negativa, quien la da es mirado

compasivamente, como si después de ir a Panamá se hubiera quedado sin conocer el Canal. En el camino que nos condujo a las ruinas de Panamá la antigua, pasamos por el *Perródromo*, que así creemos deba llamarse el sitio donde todas las noches, desde las siete hasta las doce, se dan cita varios millares de ciudadanos para confiar sumas considerables a las patas veloces y enflaquecidas de un galgo. Los perros, llevados por sus entrenadores, sujetos por fuertes cadenas, con el rabo entre las piernas y los hocicos husmeando la tierra, paseaban por los campos preparándose para la carrera de la noche. Los verdaderos aficionados—esos que necesitan imprescindiblemente ver el caballo en las cuadras y el toro en los chiqueros antes de la carrera o la corrida—, los contemplaban con ansioso interés y los estudiaban con meticulosa solicitud. No nos fue dado asistir a ninguno de estos emocionantísimos espectáculos. Mr. Agnew, nuestro compañero de viaje, el simpático representante de la United Fruit, no dejó pasar una sola noche sin apostar fuerte al perro más feo de cada carrera; este proceso le resultó infalible, según nos lo manifestó. Si hemos de creerle, en los galgos la fealdad va en razón directa de la ligereza. Según entendemos, los perros corren ante un conejo eléctrico que nunca pueden alcanzar —como nos sucede a los hombres con tantas cosas!— y el juego se efectúa por medio de las apuestas mutuas. ¿Será la lección filosófica lo que tanto interesa a los panameños? Los moralistas, en todo caso, han protestado en todos los tonos contra este juego, al cual comparan a una ruleta descarada que devora insaciablemente los ahorros del pueblo.

En el Hotel Tívoli, en Panamá, mientras se ve el ir y venir de automóviles en todas direcciones, se puede creer uno muchas veces en un rincón de Bogotá. Son numerosos los colombianos que van a los hospitales o a pasear a la vecina república; en el *hall* del lujosísimo hotel son esperadas ansiosamente las últimas noticias de Colombia; allí por lo tanto, se murmura acaso como en Arrancaplumas.

## **Amenizando los banquetes**

En el banquete ofrecido por la Scadta en el Club Unión, uno de nuestros compañeros, don Carlos Daniel Roca, se nos reveló como un admirable orador; en frases breves, elegantes, rotundas, dijo qué cosa había sido la Scadta para los colombianos y cuánto había contribuido al desarrollo y progreso de Colombia; explicando cómo por su crecimiento natural de diez años, había procurado hacer partícipes de esos beneficios a los países cercanos, incluyendo a Panamá y el Ecuador. El señor Lefevre contestó en frases oportunas y muy interesantes.

A continuación hablaron el tercer jefe de la zona del Canal, quien felicitó a la Scadta por el espléndido vuelo que se acababa de

efectuar, y el representante de esta compañía en Panamá, señor Boyd, quien pidió a los panameños que, al igual que los colombianos, se acostumbraran a pensar en los transportes aéreos como en algo no sólo común y corriente sino necesario.

El frac, en el trópico, debía abolirse. Eso, por lo menos, opinamos todos cuantos tuvimos que introducirnos esa tarde dentro de una camisa almidonada y envolvernos en la garganta un cuello que se nos representaba como otro instrumento de tortura. Pero ni en los automóviles que nos condujeron al Club, ni en el salón del banquete, a donde penetraba la brisa refrescante de la bahía, sentimos calor.

Aquí, como en España, el banquete de hombres solos es un



Tipo de avión de carga de la Scadta

acto trascendentalmente aburridor. Debía buscarse en nuestros países un procedimiento mejor para rendir homenaje a los personajes notables. El asistente a un banquete es un pobre señor que va a comer tarde platos diferentes a aquellos a que está acostumbrado y que siempre tiene ante los ojos el frío espectro de la indigestión; que va a conversar entre bocado bocado y entre copa y copa cosas que nada le importan, con señores a los cuales no ha visto nunca y a

los cuales, probablemente, no volverá a ver en su vida; que esperará, atemorizado, el momento en que un buen señor, en sitio destacado, extraiga del bolsillo un papel y comience a leer tonterías que debe aplaudir de vez de cuando.... Al día siguiente de un banquete, junto con el bicarbonato, cualquier invitado ingiere el firme propósito de no volver a esta clase de actos públicos.

Los americanos, con el sentido práctico que les caracteriza, han introducido la moda de amenizar los banquetes con números de «cabaret». Nada tan agradable, en aquellos momentos en que según Sainte-Beuve los comenzales ahitos acostumbra discutir la inmortalidad del alma, que unos cuantos bailes entre gasas, unas canciones picarescas o una mujer guapa que confíe a la música sus desengaños amorosos. Si la amenidad, para un señor que no ha tenido sino por breves momentos su copa vacía, se le presenta en forma de mujer hermosa, que no usa precisamente ropas de invierno, él inmediatamente ha de perder el temor muy justificado que hoy tiene por los banquetes y homenajes.

En el banquete del Club Unión la mesa, donde se habían congregado cerca de un centenar de personas, tenía forma de herradura. Y, en el espacio abierto entre la herradura, en un momento dado, apareció entre gasas y aplausos la primera bailarina. Y, mientras todos los cuellos se estiraban y todos los manjares pasaban al olvido, comenzó a danzar, agitando ligeras gasas, yendo de un extremo al otro del salón, repartiendo, equitativa y prudencialmente, sonrisas y miradas... El número, que obtuvo los honores del *bis*, concluyó entre aplausos. Y siguieron otros muchos en los cuales se nos presentó todo el elenco del «cabaret» Kelly. Números de ópera, nuevos bailes, canciones mexicanas y colombianas, couplets picarescos en inglés, cantados por una mujer de espléndida belleza y de voz de corneja, que al escucharla hacía recordar inmediatamente el verso famoso de Baudelaire: «*sé bella, pero cállate*».

Aunque somos celosos defensores de nuestras viejas costumbres y partidarios decididos de la tradición, garantizamos que si todos los banquetes que se organizan en Bogotá para hombres solos se amenizaran de esta manera, anunciándose los discursos cortos, no iba a pasar día sin que se le rindiera homenaje a todo bicho viviente, sin que se salvara de la efusiva gratitud colectiva la más humilde de las mediocridades.

## **Un simulacro de incendio**

El comandante Guizado, del cuerpo de bomberos, nos citó para las primeras horas de la mañana en la Plaza de Herrera; quería, para demostrarnos la eficacia de su organización, efectuar un simulacro de incendio.

Cuando llegamos a la Plaza de Herrera, ya estaba colmada ésta por un centenar de chiquillos, informados por el correo de las brujas del espectáculo gratuito que se les preparaba.

Entre los bomberos de Panamá sólo hay un pequeño contingente que recibe salario; la mayoría pertenecen a las más distinguidas familias de esa capital, que no tienen sueldo alguno y que prestan voluntariamente sus servicios a la institución. La organización del cuerpo de bomberos voluntarios hace honor a Panamá y revela cuán digno de elogio es el espíritu público de sus habitantes.

El comandante Guizado quiso que el jefe de aviación de Colombia, general Quiñones, presenciara las maniobras de los bomberos panameños; y, después de explicarle cómo se había dividido la ciudad en diferentes zonas, tocó el timbre de alarma que debía indicar en los cuarteles cercanos que había estallado un incendio imaginario en la Plaza de Herrera. A la señal de alarma sucedió el ruido de la sirena y casi inmediatamente después las campanas de los camiones, atestados de bomberos, que se acercaban apresuradamente y que hacían detener todo el tráfico por las calles que recorrían.

Fue un espectáculo de una rapidez ordenada, verdaderamente desconcertante; en pocos momentos habían descendido los bomberos, habían conectado las mangueras a los hidrantes, habían tendido las escalas a los segundos pisos de las casas señaladas y habían comenzado a escalar éstas apresuradamente. No se oían voces; sólo los pitazos que daban los tenientes de las diversas compañías ordenando las maniobras que debían efectuarse.

Momentos después de que cesaron las campanadas comenzaron a cruzarse por los aires poderosos chorros de agua, de fuerza y volumen verdaderamente extraordinarios. (¿Cuántos años pasarán antes que Bogotá tenga un acueducto como el de Panamá?) Eran las once de la mañana y el sol brillaba en todo su esplendor; pero en seguida pareció que hubiera caído sobre la plaza donde nos encontrábamos el más torrencial de los aguaceros. La estatua ecuestre del prócer Herrera, que representa a éste en los momentos en que entra a Bogotá, vencida la dictadura de Melo, y recibe la muerte desde una ventana cuando responde a las aclamaciones de la multitud, chorrea agua por todas partes: verdaderos ríos bajan por las calles, dejándolas bruñidas como espejos.

Según nos explicó el comandante Guizado, entre los bomberos se encontraban algunos de los principales personajes panameños; quien conectó las bombas, a pocos pasos de nosotros, dirigiendo las operaciones de toda una compañía, es el secretario de hacienda de la administración Arosemena, el señor Tomás Gabriel Duque, propietario de «La Estrella de Panamá», quien, en alguna ocasión, estuvo encargado del Poder Ejecutivo.

Una manguera se rompe intencionalmente para demostrar la

rapidez con que puede ser reparada en un momento de peligro: el violento chorro de agua que se escapa penetra a un almacén cercano.

Hemos presenciado después, cuando los chorros de agua que se cruzaban en las alturas se han suspendido, obedeciendo a una orden del jefe, los ejercicios de salvamento. Algunos bomberos, fingiéndose desmayados, han sido bajados desde segundos y terceros pisos en brazos de sus compañeros, quienes parecen efectuar esta maniobra sin esfuerzo alguno; otros, con rapidez asombrosa, han sido llevados en camillas a los automóviles de ambulancia; algunos, por último, se han arrojado desde gran altura siendo recibidos muellemente en aparatos especiales por sus compañeros, sin que sufran daño alguno.

Organización admirable la de los bomberos de Panamá; ella revela un espíritu público, un noble afecto por la ciudad natal, una disciplina digna de todo encomio. Ser bombero, con todos sus peligros, es un timbre de honor para los muchachos panameños.

## **El General Albán**

Concluídas las maniobras el comandante Guizado y el segundo jefe, señor Vallarino, nos han conducido al Club Unión. Allí han ido penetrando, ya correctamente vestidos, aquellos mismos bomberos a los que habíamos visto momentos antes chorreando agua y los rostros casi cubiertos por los enormes cascos.

El segundo jefe, señor Vallarino, perdió una pierna en un siniestro ocurrido en el Polvorín de Panamá, en 1914. Al lado nuestro, en la cómoda terraza, va contándonos la horrible tragedia: cuando, avisados del peligroso incendio, se preparaban a conectar las bombas de agua estalló súbitamente la pólvora de los depósitos; se sintió derribado al suelo por una fuerza sobrenatural y cuando volvió en sí tenía la pierna destrozada sobre el hombro.

Por todas partes en Panamá hemos oído un nombre pronunciado con fervor, acaso con fantástica idolatría por ancianos y mozos: el de Carlos Albán, hombre genial y temperamento viril cuyo recuerdo se mantiene incólume al través de los años.

El señor Vallarino fue uno de los secretarios de Albán cuando éste estuvo encargado del gobierno del Istmo. Y según nos cuenta —y este caso revela elocuentemente cómo se conserva la memoria del caudillo— cuando los cirujanos acababan de amputarle la pierna, y en su cama del hospital se sintió dominado por una enorme congoja, comprendió que debía sobreponerse al sufrimiento y a la tristeza; y, sentándose en la cama, reunió sus últimas fuerzas para dar un grito que lo reconfortó, antes de que de nuevo se desmayara: «Viva el general Albán!».

Estamos sobre la bahía que se domina desde la hermosa terraza del club. Allá en un sitio que no precisamos, dentro del mar azul que muere a nuestras plantas, se hundió el «Lautaro», y en tal siniestro pereció ese hombre extraordinario que fue Albán.

Se nos cuentan varias anécdotas: halaga nuestro orgullo de colombianos el culto por Albán de sus amigos y discípulos y pica nuestra curiosidad la figura de este hombre admirable y audaz, de alma férrea y de visión de genio. En una ocasión que se encontró dentro de un balandro una bandera destinada a las tropas del general Herrera, y la llevaron a Albán, éste permitió que siguiese hacia el destinatario, diciendo: «Las banderas no se quitan así; ya procuraremos coger ésta en el campo de batalla». Cierta vez que interrogaba a tres espías que acaban de ser apresados, dos de ellos manifestaron que habían sido injustamente detenidos por la odiosidad de un jefe subalterno; el tercero, con entereza y valor, confesó que era liberal y que no se avergonzaba, como sus compañeros, de haber tratado de cumplir su deber. Este fue inmediatamente libertado por Albán; le dio un salvoconducto para que pudiera volver a su campamento. A los otros dos — a los de las disculpas y las hipocrecías — los envió a los calabozos...

Largamente, con placer, con delectación, Guizado y Vallarino nos hablan del hombre endeble, de voz atiplada, de rostro arrugado, que nunca temió a la muerte y que acaso murió asesinado por subalternos mercenarios dentro de las bodegas de un barco cuando se preparaba a dar un golpe de mano contra los presidentes centro-americanos; del jefe magnánimo que, indomable, energético, bondadoso, supo formarles el carácter en los años remotos de la juventud dentro de las normas de la honradez y del deber.

Y con los bomberos y sus jefes hemos bebido una copa de champaña, en esta terraza vecina al mar, porque el comandante Guizado — para quien la frontera del río de la Miel según nos lo dice, ya que existe en lo material, no debiera existir moralmente — sea quien organice el necesario cuerpo de bomberos de Bogotá, como ya lo ha hecho en Manizales y en otras ciudades de Colombia.

## Panamá la Antigua

Panamá la antigua, —después de media hora de espléndida carretera—, se presenta de repente ante nuestros ojos; viejos paredones que han resistido, sin desplomarse, el embate de los siglos y que aún levantan hacia el cielo sus siluetas deformes, como muñones todavía no cicatrizados; torres y ruinas de conventos e iglesias donde aún subsisten las huellas del fuego que destruyó la ciudad, aprisionadas por las malezas; árboles que han nacido dentro de los espesos muros, en la tierra o en la altura, y que en su desarrollo los asfixian y desmoronan; aguas mansas del Pacífico, que se han retirado por efecto de la marea y sobre las cuales, casi rozándolas, cruzan inquietamente las gaviotas; recios puentes, casi intactos, por cuyos robustos lomos pasó todo el oro que requirió España para guerras religiosas y conquistas; soledad... silencio...

Huyendo de las zarzas y matorrales nos hemos perdido entre los escombros y hemos recorrido todos los sitios donde se levantó el puerto que fue en sus tiempos el más importante del Mar del Sur; hemos evocado, en la dulce calma del crepúsculo tropical, todo el glorioso pasado de la vieja Panamá, cuya historia llega hasta nosotros nimbada por el legendario prestigio del martirio.

\* \* \*

Desde la Guinea o el Senegal remotos había llegado a Nombre de Dios o a Portobelo el barco negrero con las bodegas atestadas de valiosa mercancía humana. Allí habían sido desembarcados los negros cargados de cadenas; al través de los difíciles caminos del istmo y del río Chagres habían sentido caer incesantemente sobre sus nervudas y sudorosas espaldas el látigo certero de los capataces, casi siempre negros como ellos, pero libres. Las bestias de pelo crespo, gruesos labios y ojos tristes desde las alturas cercanas habían visto aparecer a Panamá en la lejanía; y habían apresurado el paso, pues comprendían que allí, por fin, iban a encontrar algunos días de descanso antes de que se decidiera su suerte. La ciudad tenía para la caravana de ébano, un tinte de austera severidad; parecía que su fundador, el sanguinario don Pedro Arias Dávila, que siempre dormía al lado de un ataúd, le hubiera infundido algo de su carácter medroso. Los negros veían des-