

## NOTAS

### LOS COCHES EN COLOMBIA

#### I.

Los coches, trátase de carrozas, birloches, landós, calesines, faetones, berlinas, cupés, victorias, cabriolés, volantes y cuantas más denominaciones existan en el mundo, han ejercido siempre en mí una especial fascinación.

Débese ello, sin duda, a mi inveterada afición por los *coaching prints* ingleses, en donde aparecen estos pintorescos medios de transporte en toda su gloria, especialmente en aquellos que fueron dibujados por ese semi-genio de la pintura de coches, que se llamó James Pollard.

Así, pues, imaginémonos uno de los 'coches-correo' del Rey de Inglaterra avanzando majestuoso por el camino. Al pescante, con sombrero de copa bajo y sobretodo hasta los pies, el cochero. En su diestra, el látigo que describe una amplia curva por los aires. Delante, los cuatro magníficos caballos. Los cascos y las ruedas levantan tenue polvareda.

El coche mismo es precioso. Su capota negra contrasta con el rojo de las ruedas, con el bruñido cobre de las guarniciones de los arneses y de las linternas. Las Armas Reales destacan en oro sobre el color marrón de las portezuelas. También en oro van el número del coche, nombre de las estaciones terminales y el monograma real.

En la zaga y de pie, está el guarda de librea escarlata y oro, cubilete y penacho negros. Con su larga corneta de coche, acaba de dar un toque para notificarle su proximidad al guarda-barrera quien le dará paso franco, pues los 'coches-correo' no pagan peaje.

Pasa todo aquello como una tromba; los caballos bufan, restallan látigo y riendas, grita el cochero, traquetea la armazón del coche, tiembla la tierra toda, los cinchos de hierro de las ruedas trituran las piedras del camino. Y esto, ante la mirada asombrada, casi reverente, de los viandantes o de los que por allí trabajan: el que ara, el que corta el seto, el que limpia la acequia.

¿Y sus nombres? El Cambridge Telegraph o el Liverpool Umpire que, comparados con nuestros La Rosita, o el No me Olvides, nos colocan ya más cerca de nuestra verdadera dimensión.

Pues entre nosotros, y con un poco de imaginación, los veo saliendo de San Victorino, como quien dice del Elephant and Castle o del Bull and Mouth del Londres de aquellas épocas, para enfrentarse luego a nuestros pésimos caminos — polvo en verano y lodazales inicuos en invierno — y llegar, después de mil peripecias y aventuras, a los *coaching inns* de entonces, digamos, por ejemplo, al Hotel de los Manzanos adelante de Facatativá, o la Venta del Puente del Común, los cuales, proporciones guardadas, serían los equivalentes del Peacock de Islington o del Maid's Head de Norwich en Inglaterra.

A su llegada, descenderían los pasajeros empolvados y sedientos. Cargueros. Maletas. Petacas. Tremenda confusión. Los que madrugaron y los que llegaron tarde. Caballos para la remuda. Chinos. Perros. Hombres que empujan y mujeres que regañan. Carros y coches de varias clases. Adentro, mientras se cambia el tiro, se refresca y se come. Las señoras se han quitado los sombreros. Los hombres siguen de ruana. Y en vez del *ale* y del *roast beef*, pues que vengan la 'chicha' y la 'sobrebarriga', ¡que ya estamos en la Sabana!

Y ahora sí, entremos en materia.

La primera ciudad que tuvo coches en Colombia fue Cartagena. Esta información está en la *Historia de la Provincia de la Compañía de Jesús del Nuevo Reino de Granada*, del Padre Joseph Cassani, publicada en Madrid en 1741, en donde se informa que en Cartagena, en el año de 1622, había ya coches. Efectivamente, en la pág. 386, dice:

Claver... yendo un día... andando en la calle, que llaman de las Carretas, vinieron sobre él, disparadas, las mulas, y el coche del Governador [*sic*], de Cartagena... el Padre Claver, ni hubiera salvado el peligro, si su compañero no le hubiera cogido efectivamente en brazos para entrarle... refugiado en una tienda.

Al año siguiente, 1623, fray Pedro Simón hace una "descripción de Cartagena" que aparece en sus *Noticias historiales*, tomo V, Bogotá, 1892, en cuya pág. 369 leemos:

Hoy... Précianse sus ciudadanos de buenos jinetes, y de tener caballos de buena raza, y buenas mulas para los coches que se van introduciendo muy aprisa, por ser llano el país, aunque poca distancia donde puedan extender, por acabárseles presto lo desmontado de arcabucos.

En el libro del Coronel Guillermo Duane, *Una visita a Colombia en los años 1822 & 1823*, publicado en Filadelfia en 1826,

se dice [pág. 538] que “no hay un solo camino para carruaje de ruedas en el vasto territorio de la República”, y se agrega [pág. 620] que en Cartagena “los únicos carruajes de ruedas en la República son unas pocas máquinas de construcción pesada, llamadas *volantes*, con ejes y cueros muy pesados”.

Por las *Notas sobre Colombia tomadas en los años 1822-23*, por Un Oficial del Ejército de los Estados Unidos [Richard Baché], publicadas en Filadelfia en 1827, nos enteramos de que en el año de 1823 [pág. 278],

Cartagena... es la única ciudad de Colombia que he visitado en donde se usan carruajes de ruedas. Hay muchas calesas chabacanas, uno o dos cabriolés de moda, y se ha introducido últimamente un coche por parte de extranjeros; pero estos vehículos se miran con malos ojos por parte de los habitantes.

Finalmente, el antiguo Ministro Plenipotenciario señor A. Lemoine, en su obra *Viajes y estancias en América del Sur*, publicada en Bogotá en 1945, menciona que estando en Cartagena en el año de 1839 [pág. 360], hizo un

paseo... a fuera de la ciudad; el más concurrido es el de Manga... varias veces he ido en uno de esos cabriolés de alquiler... tirados por una mula en la que monta el cochero.

Pero volvamos ahora los ojos hacia el centro de la República. La primera mención que he encontrado sobre la existencia de coches en Santa Fe de Bogotá, se halla en el artículo titulado *Recepción de los virreyes*, del Escribano de Su Majestad, don Francisco Navarro Pelaes, fechado en Santafé el 20 de mayo de 1761, y que fue publicado en el *Papel Periódico Ilustrado*, año I, núm. 19, en Bogotá, el 20 de junio de 1882, pág. 302. Allí leemos:

recibimiento del Excelentísimo señor Virey [*sic*] frey don Pedro Messia de la Zerda... Su Excelencia al día siguiente de llegado a Facatativá... salió para el sitio de Fontibón en su coche que por el señor su antecesor se le tenía prevenido.

Y agrega el escribano Navarro:

a poco tiempo llegó [a Fontibón], el Ilustrísimo Señor Arzobispo a complimentar a S. E., quien lo recibió a la puerta de su aposento... Su Ilustrísima... se despidió de S. E... acompañaron a su Ilustrísima hasta tomar el coche los Capitanes y familia de S. E.

A su turno, el Virrey que dejaba el puesto, don José Solís,

salió de su palacio con la compañía de caballos y todos sus oficiales, llevando al estribo de la derecha al capitán de alabarderos, y al otro estribo al mayordomo, y dos señores Oidores a la testera del coche.

Luego se encontraron, echaron pie a tierra, se abrazaron y Solís le entregó el 'bastón del Reino', etc.

O sea que, en síntesis, había tres coches: dos del Virrey y uno del Arzobispo, que fueron los tres primeros que discurrieron por las tranquilas calles de Santa Fe.

Ahora bien, en vista de las frecuentes contradicciones en que incurren escritores y cronistas al tratar sobre la historia de los primeros coches en la capital, trataremos de seguirle la pista a cada uno de ellos separadamente, comenzando por los del Virrey y Arzobispo ya mentados, y siguiendo luego con el llamado de Cuasimodo, para terminar con el del Marqués de San Jorge, don José María Maldonado de Lozano, también conocido como el de la 'Jerezana Da. Rafaela de Isai', su esposa, o simplemente como el coche de 'las Jerezanas'.

En el periódico *El Día*, año V, núm. 206, Bogotá, 28 de enero de 1844, puede verse un artículo anónimo titulado *Bogotá en 1803 y 1843*, en cuya pág. 2 encontramos lo que sigue:

A principios del siglo... todas las tardes veíamos rodar por aquí [por San Diego], algunos carruajes; eran infalibles los del Virey [*sic*], con sus seis caballos, sus batidores y alabarderos de aparato real.

Hacia el año de 1819, nos cuenta el autor anónimo de las *Memorias de un Oficial de la Legión Británica — Campañas y cruceros durante la Guerra de la Emancipación hispano-americana*, publicada en Madrid, en 1916, que en el palacio del Virrey Sámano, localizado en el lado opuesto de la plaza [pág. 185]

Dos carrozas de estado que vimos en una cochera del patio, estaban recargadas de dorados y tenían pinturas de paisajes caprichosos.

Pasemos ahora al coche del Arzobispo. Don Ernesto Restrepo Tirado tiene un interesante artículo fechado en Sevilla el 18 de octubre de 1926, que apareció publicado en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. XVI, núm. 181, en Bogotá, enero de 1927, en el cual nos informa que el ilustrísimo y reverendísimo señor don Antonio Caballero y Góngora, después de haber renunciado a su cargo de Arzobispo-Virrey, cuando estaba en el pueblo de Turbaco, el 26 de enero de 1789 [pág. 59]

ha resuelto ceder... los coches aperados... que poseía en su palacio de Bogotá, a favor de los arzobispos sus sucesores.

Cuando su excelencia llegó a Santafé — agrega —, el palacio arzobispal no tenía más que un coche viejo.

Su Excelencia legaba [pág. 60] un coche y una berlina. El coche era nuevo, de cuatro asientos, y la berlina de dos, forrados de nuevo y con todos sus cristales, de la fábrica de San Ildefonso.

Este fue el mismo coche que “en 1802 fue enviado a Humboldt por Fray Bernardo del Portillo para el pomposo recibimiento del sabio berlinés”, según recuerda el presbítero Juan Crisóstomo García en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. XXVIII, núm. 315-316, Bogotá, enero y febrero de 1941, pág. 25, en el artículo titulado *El Palacio Arzobispal de Bogotá*.

El autor anónimo del artículo *Bogotá en 1803 y 1843*, publicado en *El Día* ya citado, menciona en la pág. 2 el hecho de que veían rodar por San Diego, el coche “del Arzobispo tirado por cuatro pacientes mulas”.

Don Salvador Camacho Roldán publicó sus *Notas de viaje en El Telegrama*, núm. 515, del 6 de septiembre de 1888, en cuya pág. 2041 encontramos lo siguiente:

ahora cincuenta años... Había *un* coche, uno solo; tirado por dos robustas mulas en que el señor Joaquín Gómez Hoyos disfrutaba, sin ley ni concesión especial, del privilegio exclusivo de viajar hasta su hacienda “El Diamante”, a tres leguas de esta ciudad. Según las crónicas ese era el mismo vehículo en que el Virrey-Arzobispo, el señor Góngora, hacía sus paseos dominicales a una quinta de la vecindad del riachuelo nombrado por el título eclesiástico de su jerarquía; coche que por tradición hereditaria llegó hasta no sé cuál de sus sucesores, de cuyos espolios pasó sin duda a ser propiedad de aquel tranquilo y respetado hacendado. Si no estoy engañado en mis recuerdos, de manos de éste pasó a las del General Mosquera en su primer período presidencial y hasta hace pocos años se encontraba en poder del señor Narciso Garay.

El gran costumbrista Ricardo Silva en su artículo titulado *Un año en la Corte*, que aparece en la pág. 47 del *Papel Periódico Ilustrado*, año I, núm. 3, Bogotá, 15 de octubre de 1881, dice hablando del año 44:

yo recuerdo... [varios] ... carruajes, entre ellos el de don Joaquín Gómez Hoyos, apellidado el “Arca de Noé”, por lo viejo, por lo pesado, y porque era tirado por varias parejas de caballos y de mulas...

En *La Caridad*, segunda época, año I, núm. 27 (Bogotá, 30 de septiembre de 1905), hay un interesante artículo sin firma, titulado *Lo que hemos visto los viejos*, en donde se nos dice [pág. 423] que hacia 1845 y entre los coches que conocían los bogotanos se encontraba el de don Joaquín Gómez Hoyos

que... servía, muy de tarde en tarde, para que alguna familia se trasladase a punto de la Sabana comunicado con la capital por camino transitable para vehículos de ruedas...

Hablemos ahora del coche de 'Cuasimodo'. Don Ignacio Gutiérrez Ponce en *Las crónicas de mi hogar*, que aparecieron en el *Papel Periódico Ilustrado*, año III, núm. 69 (Bogotá, 25 de junio de 1884), dice lo siguiente en la pág. 343:

En el primer domingo después de Pascua se celebraba la fiesta de *Cuasimodo*. Era ésta una gran solemnidad para la familia de los Vergaras, los cuales, fieles a las tradiciones de su ascendiente D. Gabriel Gómez de Sandoval... organizaban cada año una procesión de la Sagrada Eucaristía por las calles de la ciudad. Don Javier Vergara... mandó construir un elegante coche, que era tirado por dos mulas, con cochero vestido de rica librea, para que fuese sacado el Santísimo. El coche salió por primera vez en la procesión del 1º de mayo de 1791.

Por su parte, José María Cordovez Moure, según nos cuenta en sus *Reminiscencias — Santafé y Bogotá*, tomo IV, Bogotá, 1897, pág. 306, alcanzó a conocer dos de los "monumentales armatostes traídos de España en tiempos de la Colonia". Uno de ellos era el de 'Cuasimodo'

[que recordaba] rodando detrás de la procesión del Santísimo... Era tapizado de terciopelo carmesí y bordados de oro y plata, suspendido sobre un rodaje de talla dorada, con la correspondiente zaga sobre la cual iban de pie dos lacayos vestidos de librea blanca y peluca empolvada, tirado por cuatro mulas negras enjanzadas con arneses rojos, guarnecidos de plata, y guiadas por sus respectivos cochero y postillón.

En el artículo ya citado *Lo que hemos visto los viejos*, de *La Caridad*, habla el incógnito autor, del coche de 'Nuestro Amo', diciendo que éste "salía... en la procesión de Cuasimodo, tirado por unos machos de la hacienda *La Herrera*, los mismos que funcionaban en el coche del señor Gómez Hoyos".

Finalmente, pasemos al coche perteneciente a don José María Maldonado de Lozano, Marqués de San Jorge, al cual se refiere don José María Cordovez Moure, en sus *Reminiscencias — Santafé y Bogotá*, tomo IV, ya citado, en las siguientes palabras:

era un aparato formidable de cuatro ruedas pintadas de rojo, soportando... una cámara... tapizada de damasco carmesí... dos grandes sofás frente el uno al otro... suspendida... sobre cuatro fortísimos barrotes de hierro, montados en resortes verticales, alto pescante sobre las ruedas delanteras, fuera de la zona de los resortes, para que el cochero bailara en su asiento por el movimiento de trepidación, con una... galería trasera en la que iba... la servidumbre femenina de la casa.

En la pág. 307 agrega que

la subida al vehículo se hacía por una escalera de hierro doblada al costado de cada portezuela, con las correspondientes vidrieras, persianas y cortinas.

Ponían en movimiento la enorme máquina cuatro hermosas mulas de perezoso andar, enjaezadas con arneses guarnecidos de plata, y un caballo montado por el postillón en silla *chocontana*, para amadrinar las mulas y guiar la caravana, el todo dirigido por el cochero Pedro Chusco, resto viviente de la indígena servidumbre del Marqués de San Jorge.

Tenemos que hacer aquí un breve paréntesis, pues irrumpe ya en la historia de los coches en Colombia, la benemérita ciudad de Popayán, en donde en el año de 1807, estaban ocurriendo cosas muy importantes. Sobre el particular hemos encontrado unos datos muy interesantes en el artículo titulado *Datos para la biografía de D. Camilo Torres*, cuyo autor es don Cecilio Cárdenas, y que apareció publicado en el *Repertorio Colombiano*, vol. XX, núm. 3 (Bogotá, julio de 1899). Hay allí una carta dirigida a don Camilo Torres en Santafé desde Popayán, por don Jerónimo Torres, con fecha 20 de octubre de 1807, de la cual extractamos lo siguiente (pág. 201):

Como quieres que te hable de mi coche, oye su historia:

...Hace meses [escribí una]... carta a D. Elías Romero, tu Agente en Cádiz, pidiéndole datos sobre el precio de un cochecito de dos asientos y cuatro ruedas y no obtuve respuesta... resolví afrontar la empresa haciéndolo aquí... [previo]... estudio atento del *Manual del cochero*.

Hice en la pared baja blanqueada, a falta de papel grande, primero el diseño de los detalles del coche con medidas exactas, como eje, cubos, bocines, llantas, camones, rayos, pinas, resortes, lanzas, collares, etc. ... dirigime a la casa de moneda en solicitud de obreros.

Santa Cruz me envió de Pasto unas excelentes vaquetas; J. M. Cárdenas V. me trajo de Panamá los tornillos y fierro dulce, y no agrio como el de... aquí; y Varela me remitió de Buga el granadillo, que tanto se aprecia por ser madera dura, maciza y de precioso color encarnado oscuro.

Después de casi tres meses, tuve el placer de verlo concluído... refrescando... con aceite de palma la rueda, la caja y lanzas.

Indudablemente la escasez de carruajes en Colombia en esta época era debida a la no existencia de vías de comunicación o al pésimo estado en que se encontraban las pocas que había.

El coronel Guillermo Duane, en su libro *Una visita a Colombia en los años de 1822 & 1823*, ya citado, pág. 470, dice que "los carruajes de ruedas no hacen parte de las comodidades públicas o de la economía en ninguna parte del país o ciudad".

A su turno, el capitán Charles Stuart Cochrane, en su obra ya citada, tomo II, pág. 45, agrega que

en todo el vasto territorio de la República no hay un solo camino para carruajes: — todos son caminos de herradura, y muy malos, particularmente

en la estación lluviosa... actualmente ningún vehículo puede salir más de una milla o dos fuera de Bogotá.

Cronológicamente nos encontramos ya con la egregia figura de Bolívar. En la obra ya citada, *Notas sobre Colombia en los años 1822-3*, por Un Oficial del Ejército de los Estados Unidos, pág. 244, dice el autor que en el año de 1823, y entre Facatativá y Villeta,

encontramos por el camino, primero las ruedas y después la carrocería de una calesa: las primeras transportadas por cuatro hombres, con un relevo del mismo número, y la última por ocho, también con sus relevos, sumando un total de veinticuatro hombres; la necesidad de tantos cargueros puede dar alguna idea del camino... Después entendimos que un negociante rico de Bogotá había importado este vehículo que estaba destinado a Bolívar.

A este respecto añade don José María Cordovez Moure en sus *Reminiscencias—Santafé y Bogotá*, tomo IV, Bogotá, 1897, pág. 298, lo siguiente:

El primer coche moderno que conocieron los santafereños fue el de Bolívar, traído por los señores Juan Manuel y Manuel Antonio Arrubla, quienes lo vendieron al gobierno de la antigua Colombia junto con el palacio de San Carlos amueblado. Era suspendido, pintado de amarillo y negro, con caparazón que protegía los asientos de atrás, pescante elevado y zaga para lacayos de honor. Rodó con fortuna varia, hasta que, agobiado por los años y el servicio, sucumbió en un mal paso de la Sabana en el año de 1874.

Parece que esta ocupación de pasear en coche no era exactamente de las más saludables. Según informa don Andrés Auza en sus *Apuntes cronológicos*, publicados en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, año XIV, núm. 163, en Bogotá, diciembre de 1923, pág. 413, el 17 de febrero de 1832, “después de haber dado su vuelta en coche, falleció, a las siete de la noche, el señor Fernando Caicedo y Flórez, Arzobispo de esta arquidiócesis”.

En la pág. 416 de los mismos apuntes se informa que el 24 de septiembre del mismo año, “después de haberse paseado en coche, como lo acostumbraba, murió a las diez de la noche y de apoplejía, el Marqués de San Jorge, señor José María Lozano”.

Y, según narra José María Cordovez Moure, en sus *Reminiscencias —Santafé y Bogotá*, tomo IV, Bogotá, 1897 [pág. 299],

El opulento general Domingo Caicedo murió el 1º de julio de 1843 en su landó al llegar a 'Puente Aranda', en su viaje para el villorrio de Anapoima, en busca de la perdida salud. Guardado el mueble indefinidamente en una cochera mientras se liquidó la complicada mortuoria del General, tuvieron sus herederos que vender una casa para pagar el arrendamiento del dicho local.



Tenemos que hacer un nuevo paréntesis en nuestra historia de los coches, para introducir a la ciudad de Medellín, pues don Eladio Gónima en su artículo *Vejece*, publicado en *La Miscelánea*, año 3º, entrega 12, en Medellín, septiembre de 1897, pág. 395, informa lo siguiente:

Don Juan Uribe había introducido de Jamaica [en 1836] una buena carroza, y para la entrada del Dr. Gómez Plata, le uncieron dos bellas mulas enjaezadas con lujo, y la condujeron al Puente de la Toma. El señor Obispo no quiso usarla.

La Carroza... como aquí no se había visto cosa tan extraña, cuando por casualidad la sacaban con su tiro a dar una vuelta, los muchachos... le hacíamos el lance subiéndonos a las ventanas, pues nos parecía que podía cogernos; y hasta la gente crecida le tenía un miedo atroz, porque decían que eso no podía ser sino obra del diablo.

Puesto que hablamos de Medellín, vamos a adicionar brevemente los datos sobre coches en esta ciudad, con éstos que don Luis Latorre Mendoza trae en su libro *Historia e historias de Medellín*, publicado en dicha ciudad en 1934 [pág. 360]:

En 1872 empezó a funcionar el coche de un señor Morales. Por el norte iba hasta el cementerio de San Pedro; por el sur hasta el puente de Guayaquil; por occidente al de La Alameda y por oriente hasta la plaza Félix de Restrepo.

Con la apertura de la carretera Norte, don Modesto Molina trajo para ese servicio dos ómnibus y una diligencia, vehículos que hacían viajes periódicos a Barbosa y después a Yarumito.

Vinieron luego dos coches de Mr. Hill, negro jamaicano avecinado en Medellín.

Entre 1836 y 1845 los cronistas mencionan brevemente algunos otros coches que deseamos dejar relacionados a continuación:

En la rarísima obra *Bogotá en 1836-37*, cuyo autor es el señor J. Steuart, publicada en Nueva York en 1838, leemos en la pág. 157:

Hay solamente tres carruajes cerrados en toda la capital: uno que pertenece al Arzobispo, otro al señor Morales, y el tercero al Presidente Santander; y sólo dos o tres coches de peso liviano y cabriolés; éstos componen toda la existencia en funcionamiento. El mejor de entre ellos, el del Presidente, es en su apariencia como un coche de alquiler común, muy desgastado por el uso. Cuando alguno de éstos sale, se reúnen multitudes para verlos cuando van rebotando sobre los pavimentos desiguales de Bogotá. Un viaje a... Facatativá... podría posiblemente hacerse en uno de ellos, pero no en forma muy fácil ni con mucha velocidad.

En la *Revista Literaria*, año I, entrega 9ª, Bogotá, 15 de enero de 1891, aparecieron los *Extractos curiosos del libro Viajes y perma-*

nencia en la América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá, por A. Lemoyne, antiguo Ministro Plenipotenciario (París, 1880), y, allí, en la pág. 189, encontramos las siguientes informaciones sobre los carruajes que había en Bogotá en 1840:

Los únicos que existían en la ciudad eran cuatro o cinco de que yo tenía conocimiento, a saber: una grande y antigua carroza que hacía parte del mobiliario del Arzobispado, y que no salía de la cochera sino en circunstancias solemnes; una calesa que le habían regalado a Bolívar y de la cual casi no se servía, y un landó que el Cónsul General de Inglaterra había traído consigo de Europa, y que conducía personalmente por las calles de la parte baja de la ciudad, únicas que se prestan para andar en coche.

En el artículo ya mencionado, *Lo que hemos visto los viejos*, publicado en *La Caridad*, en la pág. 423, se menciona también el coche de "Don José Ignacio París", y el autor agrega "Otros coches, como el de D. Pantaleón Gutiérrez, yacían en sus cocheras olvidados y cubiertos de telarañas".

Según refiere don José María Cordovez Moure, en sus *Reminiscencias—Santafé y Bogotá*, tomo IV, Bogotá, 1897, pág. 299:

En la primera Presidencia del General Tomás C. de Mosquera [1845-49] hizo venir éste un coche para pasear en Bogotá y sus alrededores: bogó con buena suerte hasta el día en que hubo un gran paseo a la quinta de "Versalles" contigua a "La Magdalena"... al volver a la ciudad, el hecho fue que su Excelencia y sus Ministros rodaron volcados en la Plazuela de San Diego, en donde los brutos despidieron en dirección a su pesebrera, llevando enganchado y dejando un rastro de fragmentos de lo que había sido el coche de gala del Presidente de Nueva Granada.

Y agrega:

El General Antonio López de Santa Anna, ex-Presidente de México, regaló una victoria con el correspondiente tronco de caballos ingleses, al Presidente General José Hilario López en 1849. El mueble tuvo poco uso... terminó pudriéndose en una cochera por la sencilla razón de que habría sido indecoroso darlo a la venta tenida su procedencia.

Algunos particulares tenían coches que solían de vez en cuando recorrer nuestras calles divididas entonces por acequias. Recordemos los siguientes. Al General don Francisco Urdaneta, de viaje a Europa en 1852, en su magnífico landó tirado por dos feroces zainos de 'Canoas'... que lo volcaron y zabulleron en un profundo fangal frente a 'Capellanía'.

A don Pepe Nieto, paseando en una berlina por la antigua Alameda, arrojado *con todo y coche* a la zanja, por consecuencia de una espantada de la pareja de tordillos.

A don Joaquín Orrantía, yendo y viniendo entre Chapinero y Bogotá, en un faetón, hasta que se le rompieron las ruedas contra una gran piedra que había en la mitad del camino.

A don Nicanor Galvis, exhibiéndose en un elegante landó, antes de venderse al Presidente General José María Obando, quien lo revendió después de su caída, como único recurso para proporcionarse con qué volver a Popayán.

Al *Indio* Pacho Torres, con el chapetón Tomás Rodríguez Díaz toreando en birlocho en unas fiestas en Soacha.

Hagámosle aquí un huequito a la ciudad de Bucaramanga. Dice don José Joaquín García, en la pág. 106 de sus *Crónicas de Bucaramanga*, publicadas en Bogotá, en 1896:

Entre las introducciones que se hicieron en el año [de 1858] ...se cuenta la del primer quitrín que aquí se conoció, que fue introducido por el señor don Ulpiano Valenzuela, y aun cuando las calles de la ciudad se prestaban poco para recorrerlas en esa clase de vehículos, con frecuencia se paseaban en él algunas personas hasta que recibió algunos daños que impidieron seguir poniéndolo en uso permanente.

El 9 de diciembre de 1936, don Luis Nieto Torres bajo el seudónimo de Un Santaferño Aficionado, envió desde Barranquilla una carta a don Tomás Rueda Vargas, fechada el 9 de diciembre de 1936, que apareció publicada en el libro *Lentus in umbra* de don Tomás, en Bogotá, en 1939. En la pág. 302 del mismo, habla don Luis del

birloche que trajo en los sesentas un potentado antepasado mío. [Agregando:] Tengo copia de una carta en que avisa a su Agente en Honda el envío de... [ocho] indios, para que suban "a hombro" a Bogotá, el carruaje.

Cuando llegaron los percherones de don Eusebio Umaña, otro tío mío pretendió disfrutar del famoso birloche unciéndole una pareja de estos potentes cuadrúpedos; pero los baches y los primitivos empedrados de Bogotá hicieron inútil el esfuerzo. El carromato era demasiado pesado para moverlo.

Ahora debemos informar brevemente sobre los fabricantes nacionales de carruajes, que estaban compitiendo ya con los vehículos importados, según anotación que trae Cordovez Moure en el tomo IV de su obra ya citada, pág. 303, en donde dice que en 1854 "Surgió la natural competencia con carruajes que se hicieron en el país, primero don Ramón Soto, y después don Catón Téllez, Ezequiel Morales y otros ebanistas".

Entre los fabricantes de carruajes menciona también don José María Vergara y Vergara y J. B. Gaitán en su *Almanaque de Bogotá i Guía de forasteros para 1867*, publicada en esta ciudad, en 1866, pág. 370, a "Juan Macalister... Vélez, 61".

En *La Caridad*, año XIII, núm. 4, Bogotá, 30 de septiembre de 1880, pág. 64, los empresarios King & Pérez (Plaza de los Mártires) informan que

En nuestro establecimiento se construyen y reparan desde el carro más ordinario hasta el coche más fino, con el mayor esmero y puntualidad, usando las maderas más escogidas que se encuentran en el país.

Siguiendo el orden cronológico, llegamos ya al coche adquirido por don José Eusebio Otálora cuando fue Presidente, sobre lo cual hay dos versiones:

Una es de don J. M. Cordovez Moure, en sus *Reminiscencias—Recuerdos autobiográficos*, tomo VIII, Bogotá, 1919, pág. 499, y es la siguiente:

Cada vez que se presentaba el caso de recibir algún Ministro diplomático en audiencia pública, era preciso solicitar en préstamo el coche de algún particular, o tomar en alquiler los armatostes que con el nombre de carruajes y tirados por caballos resabiados, guiaba un postillón que, en lugar de librea, vestía ruana guasqueña y sombrero de jipa.

Otálora creyó conveniente al decoro nacional, aprovechar la oferta que hizo don Salomón Koppel para que se le comprara, por cuenta de la nación, un magnífico landó con dos caballos de raza normanda, dos juegos de arneses de lujo y dos libreas completas, todo por la suma de cuatro mil pesos en plata... con el aditamento de que en el negocio entrara el negro postillón de Jamaica, comprometido a servir mediante el sueldo mensual de \$ 16 y los alimentos.

La otra versión es dada por don Tomás Rueda Vargas en su artículo *Los coches en Bogotá*, incluido en su libro *Lentus in umbra*, 1939, pág. 292:

Vino a ocupar el solio del primer designado, don José Eusebio Otálora, en los últimos días del año de 1882. Un incidente un tanto pintoresco vino a determinar la compra del landó que usaba doña María Castéjo. Un buen día el señor Lüeder, Ministro de Alemania, tomó el camino de San Carlos, donde debía ser recibido en audiencia solemne. Iba a pie, en grande uniforme... bien pronto atrajo la curiosidad de los chinos... La prensa de oposición tomó el caso por su cuenta, exigiendo la compra de un carruaje oficial que evitase semejantes espectáculos. Cedió el señor Otálora a tan justo clamor.

Escoja el lector, pues, la versión que más le agrade sobre el landó de don José Eusebio.

La cantidad de coches aumentaba año por año, y al respecto puede consultarse el artículo titulado *Las carreras*, y firmado con el seudónimo Ferrus, que apareció publicado en *El Zipa*, año II, núm. 7, en Bogotá, el 12 de septiembre de 1878, en cuya pág. 94 dice que el Jockey Club anunció como una fiesta ofrecida a la ciudad, las carreras celebradas el 8 de septiembre del mismo año, y agrega:

A las doce del día no faltaba en el circo ni uno solo de los del Jockey, y más de diez mil personas llenaban el ancho campo de las carreras... [había], más de cien coches moviéndose en diferentes direcciones.

Hacia 1880, irrumpe Manizales en la historia de los coches en Colombia y al respecto merece destacarse la relación hecha por el viajero señor F. R. von Schenck en su interesante obra *Viajes por Antioquia en el año de 1880*, publicada en Bogotá, en 1953, de la que tomamos el siguiente aparte [pág. 43]:

La historia de esta carretera... es... la siguiente: un tipo vivo... se consiguió en Barranquilla un coche viejo que, desarmado y sobre las espaldas de los bueyes de carga, fue llevado a Honda, a través de las llanuras del Aguacatal hasta Manizales, donde causó una sensación tan grande como justa, ya que se trataba del primer vehículo de su clase que llegaba a esta ciudad. En el pueblo soberano se despertó el deseo seguramente fomentado por el dueño del coche... de ver trabajando este vehículo. La municipalidad dictó una resolución ordenando la construcción de la carretera hacia el Páramo del Aguacatal. Más tarde, seguramente, se encontrarían medios para llevarla... hacia Honda... Media compañía de zapadores y un grupo de presos empezaron inmediatamente la obra, y a fines de 1880, el coche, siempre ocupado, corría de la mañana a la noche, sobre la carretera de una legua de extensión... la continuación de la carretera se aplazó *ad calendas graecas*.

Sigamos con nuevos informes sobre coches: don Luis Nieto Torres en la carta ya citada a don Tomás Rueda Vargas [pág. 302 del libro *Lentus in umbra*], agrega:

Usted olvidó mencionar en su artículo el 'landeau' de don Pacho Vargas que aún duerme en Cajicá... tirado, ya por una pareja de castaños o ya por una de moros... un auriga... que vestía siempre sombrero de jipa enlutado... y ruana... hecha del mejor paño del almacén del patrón.

El mismo don Tomás, a su turno, en su artículo *Los coches en Bogotá*, publicado también en *Lentus in umbra*, pág. 292, al hablar sobre don Carlos Holguín quien ejerció la presidencia en el período de 1888-92, dice:

Don Carlos Holguín puso el landó presidencial en gran pie de elegancia... [tenía] un par de alazanes de grande alzada... el 'Po' y el 'Adije'... [y] ocupaba el pescante el negro Eduardo, jamaicano, de presencia imponente y muy ducho en el arte de manejar los caballos y lucirlos como Dios manda.

Para el año de 1888, según informa don Salvador Camacho en sus *Notas de viaje* [publicadas en *El Telegrama*, núm. 516, del 7 de septiembre de 1888, pág. 2045], había

50 a 60 coches de alquiler, otros tantos o algo más de propiedad particular, veinte o veinticinco ómnibus... en cosa de 50 leguas de caminos carreteros que contamos en el interior de la altiplanicie.

Inclusive se estaba volviendo tan popular lo relacionado con los coches, que en la sección de anuncios del *Consueta*, núm. 3, Bogotá, 30 de junio de 1891, pág. 24, se lee:

Para las carreras, vende Tomás de Brigard, un magnífico coche de cuatro asientos y para un solo caballo.

## II.

Hablemos algo ahora sobre el transporte público. Al respecto dice Cordovez Moure en su libro ya citado, pág. 298:

El Coclí se llamaba el primer ómnibus, importado al país por el señor José Antonio Carrasquilla en el año de 1840. Figuró en las carreras de caballos inauguradas en San José de Fucha en 1844... Después quedó enrolado en el escalafón de los carruajes dedicados a viajar por el Norte, Sur y Occidente de la Sabana, y aún se conservaba hasta el año de 1894.

En la sección de avisos de *El Día*, año VII, núm. 384, publicado en Bogotá el 4 de octubre de 1846, pág. 4, se lee lo siguiente:

El hermoso ómnibus llamado *Nueva Granada* sale de esta capital todas las tardes a las cinco en punto, con dirección a Chapinero o Puente Aranda, alternativamente.

También se alquila para los puntos siguientes... Facatativá... Puente Grande... Soacha.

Darán aviso... a los señores Juan Manuel Carrasquilla o Santiago Leiva.

En el artículo *Carruajes*, firmado por Un Amigo del Progreso y publicado en *El Pasatiempo*, año III, núm. 115, Bogotá, 24 de agosto de 1853, pág. 105, se anota:

Andrés Quintana avisa al público: que en la quinta de la "Nueva Aurora", 2ª Calle de la Alameda, tiene su establecimiento de carruajes para conducir personas i equipajes, [cobra] a una legua en cualquiera dirección de ida y regreso, por seis individuos... § 3.

Los vehículos de don Andrés también daban servicio a las poblaciones de Fontibón, Sobachoque [*sic*], Puente de Bojacá, Puente de Canoas, Sibaté, Scrreзуela y Puente del Común. Por el paseo de una hora en las alamedas, cobraba dos reales por persona. Las condiciones en las cuales se prestaba el servicio de transporte eran las siguientes:

No se pagará nada por el pasaje de niños que no pasen de tres o cuatro años de edad, ni por las monturas de los pasajeros... Cada carruaje llevará un cochero inteligente i dos caballos... Es prohibido, bajo todos los respectos, el que los pasajeros tomen las riendas de los caballos con el objeto de gobernar el carruaje, pues esto es un principio de desorden, que en ningún caso puede esperarse de un caballero.

Cordovez Moure en el tomo IV de su obra ya citada, pág. 302, anota que

El General José María Gaitán... hizo traer de los Estados Unidos cinco carricoches para conducir pasajeros entre Bogotá y Facatativá; adolecían del inconveniente de volcarse... con la circunstancia de obligar a los viajeros a llevar encauchados que los preservaran de la lluvia, pues los vehículos apenas tenían una tolda en forma de baldaquino.

Agrega luego en la pág. 303 que el progresista caballero Guillermo París, arriesgó

su dinero, haciendo venir de Filadelfia cuatro magníficos ómnibus que puso al servicio del público en el año de 1854. Se distinguieron con los poéticos nombres de "No me olvides", "Azucena", "Trinitaria" y "Rosita", adornados con retratos al óleo de actrices notables, paisajes, espejos y linternas, de una solidez a toda prueba.

Fueron construídos por la casa de John Stepherson, de Nueva York, según dice don Salvador Camacho Roldán en sus *Notas de viaje*, Bogotá, 1897, pág. 22.

Para 1866, aparece ya una "nueva empresa de ómnibus y transporte". Así lo informa *La Caridad*, año II, núm. 27, Bogotá, 2 de marzo de 1866, pág. 432:

Estando la empresa de ómnibus del señor Guillermo París completamente organizada... se avisa al público que desde el 1º del mes en curso... se dará pasaje en los carruajes que salen los martes con dirección al Hotel de *Francia*, que está a una legua más allá de Facatativá.

Para proporcionar a los transeúntes modo de viajar con comodidad, todos los días estará listo un carruaje, para partir a las diez, con dirección al hotel, cuya tarifa es la siguiente:

Cuando no haya más que un puesto tomado, éste costará 3-20.

Cuando haya dos puestos, id. costarán a 2-80.

Si hubiere tres puestos, id. costarán 2-40.

De cuatro para arriba costarán a 2.

Si por alguna circunstancia no pudiese despacharse el carruaje, habiendo uno o dos puestos tomados, éstos serán reemplazados con buenos caballos.

En el Hotel de *Francia*, se encuentran carruajes grandes i pequeños, lo mismo que caballos para silla, para que todas las personas puedan llegar allí con la seguridad de encontrar todo lo necesario i de poder continuar su viaje a la hora que a bien tengan. La asistencia será esmerada i a precios módicos, valiendo un almuerzo dos reales, una comida tres reales, un refresco un real, i cuarto con cama aseada dos reales.

En el hotel hai billar, dominó, ajedrez, sala de lectura, &

Además de los ómnibus se encuentran en la agencia carruajes medianos i pequeños... también coches para seis personas.

Cuando en los carruajes que pasen por Cuatro-Esquinas i Facatativá haya puestos desocupados, se demorarán de diez a quince minutos i se avisará que los hai por medio de una corneta o un pito.

La Agencia en esta ciudad, está situada frente al Puente de San Victorino, la cuarta tienda, número 3.

*La Caridad*, año VI, núm. 18, Bogotá, 6 de octubre de 1870, trae otras informaciones sobre el establecimiento del negocio de ómnibus y coches llamado la Empresa de Osorio, según puede leerse en la pág. 288:

La Empresa de Omnibus que fundó el señor Guillermo París pasó a poder de mi hermano Ignacio Osorio Ricaurte, quien refaccionó aque'los carruajes hasta dejarlos en el mismo estado en que habían salido de la fábrica.

Ultimamente ha venido aquella empresa a ser de propiedad mía [firma el anuncio el señor Elías Osorio R.], después de haberse agregado a los ómnibus dos coches de los más elegantes y cómodos que se fabrican en Inglaterra. Tanto para éstos, como para los ómnibus, han venido de Europa excelentes arneses.

Tengo ya encargados a los Estados Unidos... carros con resortes para transportar equipajes, dos ómnibus de la acreditada fábrica Steffersson, y a Inglaterra dos coches iguales a los que están ya en servicio.

Desde diciembre de este año, estará a disposición del público, un ómnibus que irá todos los jueves al Puente del Común, i que volverá a Bogotá el mismo día. Saldrá de esta ciudad a las ocho de la mañana i volverá por la tarde.

Para el despacho está establecida una agencia en la Plaza de Facatativá.

Para 1874, el estado de los caminos del país era bastante mejor, según puede leerse en la carta dirigida al "Señor Redactor de *El Chino*, Bogotá", firmada por el señor Pedro Pazzi en Susa el 10 de noviembre de 1874, que apareció publicada en el mismo periódico, núm. 44, el 19 de noviembre de 1874, pág. 347, y que dice así:

Yo creí que sólo de Bogotá, por la vía del Norte, se viajaba en carruajes hasta Nemocón; pero cuál habrá sido mi sorpresa, al encontrar magníficos camellones... desde... "Tierra Negra" hasta los "Tintos" (límite con Boyacá) pasando por la opulenta Suta, Ubaté, Susa i Simijaca, i encontrando en todo este trayecto coches, berlinas, ómnibus i carruajes de todas clases [...]. Se me informó que... se viaja en carruajes por todas las líneas transversales que conducen al vecino estado de Boyacá.

Hacia 1879, según informa don Tomás Rueda Vargas en su artículo titulado *Los coches en Bogotá*, originalmente publicado en la revista *Cromos* el 28 de noviembre de 1936 con el título de *Aurigas y carruajes*, reproducido después en su libro *Lentus in umbra*, Bogotá, 1939, pág. 296:



La prolongación y mejora de las carreteras del norte y del occidente, favoreció el establecimiento regular de líneas de carruajes. Entre la Plazuela de San Victorino y la Venta de "Los Manzanos", adelante de Facatativá, comprada para reinudar caballos y almorzar en "Cuatro Esquinas" (hoy Mosquera), hacía el servicio la empresa del General Ramón Soto; y entre la Plazuela de San Francisco y "El Pedregal" a un lado de Nemocón, lo hacían los ómnibus de la Franco-Inglesa, compañía fundada por el francés don Juan Gilede y el inglés don Enrique Alford, quienes la vendieron más tarde a los señores Antonio Caipa y Martiniano Tibaquirá, laboriosos vecinos de Engativá.

El 18 de junio de 1881, apareció en el núm. 42 del *Zipa*, que ya iba en su cuarto año de publicación, el artículo *Recomendación*, firmado por C. y en cuya pág. 65 se lee:

recomendamos al público la empresa de carruajes de los señores Nicolás Castro y Ramón Amaya R., establecida en la Plaza de San Victorino de esta ciudad... poseen para el servicio de sus carruajes, un tren abundante de buenos y adiestrados caballos, con lo cual el viajero no está expuesto a... penosas contingencias... El aseo de sus carruajes, la puntualidad en sus compromisos y la pericia de sus postillones dan comodidad y completa seguridad a los viajeros.

Don José Manuel Marroquín describe muy gráficamente la importancia que habían adquirido las comunicaciones en *El Puente del Común y sus inmediaciones*. Este artículo fue publicado en *El Papel Periódico Ilustrado*, año II, núm. 44, en Bogotá, el 15 de julio de 1883. Allí dice (pág. 318):

El Puente del Común y sus inmediaciones... En la actualidad numerosos coches, ómnibus, carros y vehículos de ruedas de toda especie... se estacionan habitualmente en la hermosa plazoleta que queda adelante del hotel, en la que se reúnen el camino de Bogotá, el del Norte [Zipaquirá y Nemocón], y el del Nordeste [Sopó, Tocancipá, Tunja, Vélez, Socorro, San Gil, Girón, Sogamoso, Los Llanos], caminos que a muy poco trecho se bifurcan partiendo del primero el que lleva a Chía, Cota y Funza, y del segundo uno que por encima de la Serranía conduce al Valle de Sopó.

El número de vehículos que operaban en la Sabana de Bogotá iba en constante aumento. Don Manuel H. Peña en su artículo titulado *Ferrocarril de la Sabana*, publicado en la revista *Colombia Ilustrada*, núms. 6 y 7, Bogotá, 20 de julio de 1889, en su pág. 95, anota que en 1882, el servicio de "viajeros se hace en unos 60 ómnibus y coches que recorren las tres carreteras principales que van de Bogotá a Soacha, a Facatativá y a Zipaquirá, con algunos cortos ramales".

Las vías y las calles también se estaban reparando, y así lo informa don Miguel Samper en su artículo *Retrospecto*, publicado en

*El Repertorio Colombiano*, vol. XIV, núm. 6, Bogotá, 1º de noviembre de 1896, pág. 402:

La mayor atención que se consagra a los pavimentos, ya mejorando los antiguos empedrados, ya adoptando para las más concurridas calles el adoquinado o el camellón a la Mac-Adams... estas obras... vienen mejorando, especialmente los camellones, desde que se introdujo la máquina de partir piedra con motor de vapor, y la de apretar y nivelar con poderosa fuerza las construcciones.

La mejora de los pavimentos ha permitido emplear carretas para el transporte de materiales de construcción, mercancías, etc. También el uso de los coches públicos, a pesar de ser incipiente, ofrece comodidades y promete abolir la silla de manos o el palanquín oriental. Los coches de uso privado contribuyen a dar animación a las plazas y calles... Ya pretende el lujo desvirtuar el uso de los coches con la introducción del humillante disfraz que se impone a los cocheros y lacayos.

En el artículo ya citado de don Tomás Rueda Vargas *Los coches en Bogotá*, publicado en *Lentus in umbra*, pág. 298, se añade lo siguiente:

A Alfredo Clement se debe la mejora efectiva de los coches de alquiler. Fue él quien primero los presentó aseados, con sus cocheros bien vestidos y, sobre todo, bien sentados. Las parejas con la crin y la cola chiripeadas, siempre erguidas y nerviosas. Recordamos todos con especial cariño a Teófilo, su cochero de lujo, y entre los caballos, a dos criollos, "Clavel" y "Dátil", rucio palomo el uno, alazán quemado el otro, pequeñones, ágiles y lucidos como pocos.

En 1899, aparece una nueva compañía de transportes públicos, que al anunciar los servicios que va a prestar, nos revela algunos de los aspectos cómicos, si se quiere, a que estaban sujetos aquellos en épocas anteriores. El artículo *Carreras y coches urbanos*, firmado por E., y que aparece en la *Revista Ilustrada*, año I, núm. 15, Bogotá, 22 de agosto de 1899, pág. 238, habla de la empresa de carruajes urbanos que organizaron los señores Pedro y Francisco Plata y Emilio Cuervo M., y dice con referencia a ella en la pág. 239:

cesaron, pues, los desvencijados carruajes con postillón de jipa y zurriaga... Las victorias de la Compañía Urbana, con su postillón blanco y su joven y robusto caballo producen una agradable impresión.

Don Tomás Rueda Vargas en su artículo ya citado *Los coches en Bogotá*, pág. 298, anota lo siguiente:

Francisco y Pedro Plata Uribe, para el 20 de julio del primer año de este siglo, echaron a la calle, de sus cocheras de Paiba, veinte fiacres nuevecitos, como coches de plaza, pagados a la hora, con tarifa fija. Fue ésta una

gran mejora para la ciudad. Los fiacres estaban muy bien tenidos, y los aurigas, que para entonces ya no se dejaban llamar cocheros, ni siquiera postillones, llevaban larga librea gris y cubilete de hule del mismo color. Uno a uno fueron terminando tristemente a medida que empezó a reventar la gasolina en las calles de Bogotá.

### III.

Atrás hemos citado el importante artículo de don Tomás Rueda Vargas, *Aurigas y carruajes*. Este artículo hizo época, pues no sólo produjo varias interesantes rectificaciones por parte de don Luis Nieto Torres, de quien ya hablamos, sino también de otro incógnito aficionado a caballos y coches que firmó simplemente "Sesentón". El mismo don Tomás hizo algunas aclaraciones posteriores a su escrito original. Todos estos artículos fueron publicados después en su obra ya citada, *Lentus in umbra*, a la cual nos referiremos para mayor facilidad de consulta de los interesados en estos asuntos cocheros.

Don Luis Nieto [pág. 303] habla del landó de don José María Valenzuela, "destinado para el servicio exclusivo de doña Paulina". Esta información es adicionada luego por Sesentón quien afirma [pág. 316] que éste fue el mismo landó "en que años más tarde iba el General Reyes cuando fue atacado en Barrocolorado", lo cual ocurrió el 10 de febrero de 1906. El General iba acompañado por su hija doña Sofía de Valenzuela.

La victoria de don Aurelio París fue otro coche famoso. En la pág. 321 del libro ya citado, refiere don Tomás que

Aurelio París había recibido auxilios oportunos en sus negocios de parte del Banco de Bogotá. Cancelados sus créditos, y pasados unos años, quiso él testimoniar su agradecimiento al Gerente, y al efecto pidió a Europa un "landeau"; le puso aquí una buena pareja y muy orondo se presentó a las puertas del Banco con su regalo. "Pues, señor amigo, principió don Aurelio, yo no olvido los grandes servicios que usted me prestó en cierta ocasión, y vengo...". Aquí le interrumpió el Gerente: "Pues, señor París, nosotros tuvimos mucho gusto en atender a usted entonces; pero los tiempos han cambiado; el banco está en dificultades ahora; ha tenido que reducir sus operaciones, no podríamos ser tan amplios como en aquella ocasión... usted dispensará".

No tenga usted cuidado, señor Gerente; me doy cuenta cabal de la situación. Pásele usted muy bien y hasta otra vista. Afuera tomó don Aurelio su coche y ojos que te vieron. Este fue en adelante el "landeau" París de larga historia y mucha vida.

Agrega Luis Nieto [pág. 303] que la

victoria de don Aurelio París, con su pareja de ruanos, pasó a poder de Luis Uribe y de Ricardo Portocarrero... el coche... pasó por un tapete verde a manos... [del mismo] Luis Nieto Torres.

Otro coche muy notable fue el de Carlos Uribe:

Una pareja de yeguas negras y lustrosas como el azabache, venidas de Francia [dice don Tomás, pág. 295] tiraba de la victoria de don Carlos Uribe, quien heredó de don Francisco Antonio, su padre, el gusto por las buenas bestias y por las cosas elegantes.

Don Luis Nieto añade [pág. 304] que las

yeguas negras de Carlos Uribe fueron importadas por Alejandro Urdaneta. Ellas, con coche y arneses marcados A.U., pasaron a poder de Uribe. Y decidió en la compra que hizo Carlos del famoso tren, la marca A.U., iniciales que coincidían con las de doña Ana de Uribe, su linda esposa.

Sigue don Tomás informando [pág. 295]: "Dos soberbios zainos trajo de Inglaterra el General Antonio B. Cuervo, junto con un landó de los talleres franceses de Binder Ainé, el carroceros de Napoleón III", y menciona luego otro de los coches que hizo época:

La nota dominante en aquel fin de siglo, derrochador y galante, la daba la "victoria" del señor Guillermo Boshell, con su tronco de caballos húngaros — un alazán y un rucio, altos, tallados, de tipo ligero, que hicieron pensar a los aficionados de entonces ir relegando a servicio de más peso y menor categoría, a los caballos cruzados con la raza percherona, que había importado a la Sabana don Eusebio Umaña.

Complementa lo anterior Nieto Torres [pág. 304], con estos datos:

los caballos que fueron de Guillermo Boshell, los trajo de Europa Tomás Ribón. Como éste no tenía coche se los dio a Boshell —quien, al principio, por fausto, los enganchó con otra pareja y sacó a las calles el único tiro de cuatro caballos que haya visto Bogotá.

Sesentón [pág. 316] está en desacuerdo y observa al respecto:

Los maravillosos alazán y rucio que tuvo Guillermo Boshell... fueron traídos por Manuel Muñoz junto con dos coches para su uso; una noche los rífan a las físicas muelas de Santa Polonia", en la casa de Simón de la Torre, donde los ganó Boshell.

Otros coches de que hablan los autores ya citados son [pág. 299] "la 'victoria' de Ricardo Portocarrero y Luis Uribe", que menciona don Tomás. Sesentón, a su turno [pág. 317], dice:

ni tú ni tu corresponsal, nombran [sic] el "landeau" de don Ramón Jimeno... [y] cayó también en olvido el faetón, enganchado a una linda parejita de caballos pajizos, que entre muchos dueños, perteneció al Indio Gutiérrez

y a Mamertico Montoya, y cambiaba de dueños diaria y nochemente sobre las carpetas verdes del Círculo del Comercio.

Don Luis Nieto [pág. 305] menciona "el coche de Alfredo Rubiano, tirado por la mejor bestia que ha pisado los empedrados de Bogotá: una yegua negra... [que] pasó primero a manos de Luis Vélez y luego a poder de Ulpiano Valenzuela". Además, "dos coches típicos... el 'coupé' del doctor Manuel María Camargo... y... la carreta de 'Copetón'...".

Luego apunta don Tomás [pág. 296]:

Un poco más tarde se distinguieron también entre los carruajes elegantes, la "victoria" de don Marceliano Vargas, con sus zainos descendientes del "Cleveland" que trajo a "Las Monjitas" don Carlos Michelsen.

Después viene un episodio interesante, pues don Luis Nieto Torres [pág. 305] le espetó a don Tomás la siguiente ofensiva pregunta:

¿Qué se hizo el esperpento aquél que, uncido a la primera ranga carbonera que entrara a pastaje a sus potreros de Santa Ana, lo llevaba usted, por alguna diligencia, pero sólo hasta "Patiasao?".

Contesta don Tomás, un tanto amoscado [pág. 311]:

Pues, bien, caballero que fecha en Barranquilla, ese birlocho tuvo un origen noble... fue en sus mocedades el que pintado de amarillo, perteneció a Clímaco Losada, cuando era Secretario de Guerra. Ya había sido antes, o fue después del Chisgo Espinosa. Se halló en batallas de flores, presenció, elegantemente ataviado, y alegremente tripulado, triunfos y derrotas en el campo de La Magdalena; cargó también como aquella victoria que parece conoció usted, mucha champaña y guardó no pocos secretos de la vida galante. Lo compré, venido a menos, una mañana al tornar de ver el ordeño; lo traté de paso en "Gorgonzola", con José Antonio Umaña. Habían pasado sus grandes días; yacía en el granero, apagada una linterna... roto el eje delantero... desconchado y mustio el barniz de la carrocería, y con evidentes muestras toda ella de servir de dormitorio a las gallinas del vecindario.

Sesentón, por su parte, asevera [pág. 317]:

te puedo aclarar el origen legítimo de tu "birlocho"; éste fue uno de los dos coches que trajo Manuel Muñoz; después fue de Carlos Uribe, después de Guillermo Boshell, y entonces también lucieron en él las señoritas Restrepos Mejías, cuyas siluetas, como tú lo recuerdas, quedaron enredadas en las admirables estrofas de las *Cigüeñas blancas*, del bardo de Popayán. Más tarde tu "birlocho" perteneció al Chisgo Espinosa, quien en alguna ocasión lo alquiló por una temporada al que estas líneas te escribe.

Creo que estarás satisfecho y agradecido de que te haya demostrado el puro origen de tu ex-carruaje, al que, como dicen en la conocida zarzuela "la antigüedad le da un mérito atroz"; pero debo agregarte, además, que estoy seguro de que él salió de algunos de los aristocráticos talleres de Binder, Labourdette, Rothschild o Mulbacher, marcas que solíamos apreciar en lo que valían los conocedores de estas cosas de fines del siglo pasado.

Don Evaristo Herrera, en su artículo *Recuerdos de las Calles Real y de Florián a fines del siglo pasado*, que apareció en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. XXXV, núms. 404 a 406, en Bogotá, junio, julio y agosto de 1948, menciona en la pág. 400 a don Carlos B. Rasch, quien tenía

el coche más elegante de entonces, tirado por una pareja de caballos negros; este coche salía siempre detrás del palio en la procesión de Corpus, para el caso de que la lluvia obligara a refugiarse en él al prelado que llevara el Santísimo.

Trae a colación luego, en la acera oriental del Parque de Santander [pág. 401], a don Manuel Muñoz quien tenía dos magníficos coches "tirados por un bellissimo tronco de caballos húngaros, alazán y rucio", y termina [pág. 401] con don Aristides Gutiérrez, quien fue "el primer médico que hacía sus visitas en coche propio, una elegante victoria, con magníficos caballos zainos".

Hacia finales del siglo pasado y comienzos del presente, el Hipódromo de La Magdalena, desempeñó un papel sumamente importante en relación con los coches, pues se iba en ellos a las carreras. Era nuestra *Belle Époque*: lindas damas, galantes caballeros, fogosos, relucientes, los caballos, elegancia en todo. Don Luis Nieto Torres en su carta ya citada a Rueda Vargas [pág. 303] le dice: "Quisiera yo tener en dinero el valor de la champaña que este coche llevó al Hipódromo de La Magdalena".

Pero la influencia de los coches también se hizo sentir en las ceremonias matrimoniales, según cuenta don Tomás, al describir con mano maestra [pág. 299] los

días hermosos como habíamos vivido... acariciado el oído por el chasquido de las fustas adornadas de azahares, y el patear de los caballos sobre el empedrado, mientras la espuma manchaba de blanco los arneses charolados.

Menciona don Tomás [pág. 309] en *Lentus in umbra*, que entre los "Coches típicos... está el 'coupé' que usaba don José Manuel Marroquín después de su salida de palacio" [hacia 1904]. Y, además,

la sencilla "victoria" tirada por un caballito bayo que servía a doña Gabriela Madrid de Samper para hacer sus discretas correrías de caridad. La usó su

hijo Francisco hasta hace muy poco tiempo, totalmente dentro de la época del automovilismo.

Y empieza ya la época de transición, pues a raíz del atentado al General Reyes, éste [según don Tomás, pág. 294] trajo

el primer automóvil para el servicio de Palacio.

El General Pedro Nel Ospina, grande aficionado a los caballos, archivó el automóvil, y pidió a los Estados Unidos un tronco de famosos caballos negros, que prestaron servicio durante su administración [1922-26].

Fue el General Ospina el último Presidente que usó coches.

Otro caballero de gusto refinado y también de mostachos soberbios, a la usanza antigua, don Luis Gutiérrez Robledo, no se desmontó de su elegante coupé, sino para morir. José Joaquín Vargas resistió airado hasta el último día la tentación igualitaria y ramplona. ¡Honor a los valientes!

Evidentemente, con el advenimiento de la gasolina, los coches iban en decadencia. Cuenta Rueda Vargas en la pág. 63 del libro ya citado lo siguiente:

Me apeé del tren en el Puente del Común. A la plazoleta de la estación salían entonces numerosos coches que tenían su sede en Chía. Carruajes venidos a menos, que habían gozado de tiempos mejores y que habían hecho no poco ruido en las calles empedradas de Bogotá. Ahora descuidados y sucios, tirados por caballos desmedrados y tristes, "realaban" llevando gente a los pueblos, a Sopó, a Zipaquirá.

Por este motivo, agrega en la pág. 300:

si yo fuera rico... me daría el lujo de fundar una casa... de campo, con sus potreros y sus cuerdas en que no sólo se asilaran los aurigas, sino también los viejos coches y los caballos venidos a menos, para que todos ellos — hombres, carruajes y bestias — prolongaran en la turbia retina otoñal, una ilusión de primavera.

Y de aquí en adelante, lector amigo, nada más mientan los escritores y cronistas sobre coches, pues éstos fueron desapareciendo paulatinamente de nuestros típicos caminos sabaneros.

Los últimos, por allá en el rincón de una cochera, con las linternas rotas, flojas las ruedas, y ahogados bajo una capa de polvo de decenas de años, se murieron de lo mismo que se muere la gente: ¡de soledad y olvido!

HARRY C. DAVIDSON.

Bogotá.