

PRIMERA TRAVESÍA EN CARRO DE PUERTO CORTÉS A TEGUCIGALPA

(...) El ingeniero Bermúdez le informó a Lisandro Garay que el mayor Burke había estado esperando por mucho tiempo la llegada de un chofer experto que vendría de Estados Unidos y que, como no se presentaba, creía que él, por las recomendaciones que tenía, podía ser el indicado para complacer al referido Mayor. Le habló de un buen sueldo, de algunas ventajas del trabajo, en fin, le pintó un porvenir halagador, pero no le dijo más...

Por la tarde se presentó ante el mayor Burke... Hasta aquí Garay ignoraba los propósitos del Mayor y, con temor, se atrevió a preguntarle: «¿Y a qué viaje se refiere usted Mayor?». Secamente le respondió: «Un viaje en automóvil hasta Tegucigalpa».

(...)

...Quizá por temor a que se arrepintiera, Garay no quiso dar muestras de su alegría; al fin iba a emprender un viaje memorable, manejando un automóvil hasta la capital. Conocía bien el camino, que era malísimo; a trechos era llano, a trechos escabroso e intransitable; barro y lodo, pendientes inclinadas sin medida, abismos, ríos caudalosos, plaga de alimañas y pueblos tan distantes unos de otros, que era preciso llevar consigo alimentos y cobijas, por si acaso...

...Sobre una mesa el Mayor extendió un mapa que había diseñado y que comprendía la ruta probable que seguirían. Los dos conocían el trayecto. De Cortés a Potrerillos no había problema, pues el automóvil sería transportado en una plataforma del ferrocarril, pero de aquí al interior la cosa era seria. Se escogió la ruta del camino viejo, pasando por Santa Cruz de Yojoa; pero luego cambió el plan y se resolvió viajar de Potrerillos a El Jaral, en el Lago de Yojoa. La vuelta por Santa Cruz iba a ocasionar pérdida de tiempo y otros inconvenientes; desde luego, había que atravesar el Lago de Yojoa en lanchones y, para esquivar las montañas de Trincheras, era forzoso desviarse hacia los llanos de San José de Comayagua para volver sobre Siguatepeque. El Mayor quería detenerse en los trabajos mineros de Opoteca, El Rosario, para aprovechar el camino de carreteras que la compañía minera había habilitado hasta Comayagua. Todo estaba bien planificado... (...)

Hechos los preparativos, a principios del mes de mayo de 1919, Lisandro Garay tomó el ferrocarril que lo llevaría de Puerto Cortes a Potrerillos... En una plataforma colocaron

el automóvil, marca Ford, de cuarenta arrobas de peso y con doce caballos de fuerza. Garay lo había revisado cuidadosamente, lo engrasó y ajustó para el largo viaje.

Para asegurar el combustible, trajeron seis cajas de gasolina de diez galones cada una. Entonces la gasolina venía en envases de latón, empacados de dos en dos en cajas de madera; la marca más corriente que se conseguía en los almacenes y tiendas de Honduras; era El Capitán, de la Texas Oil Co... Además del combustible, Garay había comprado algunas herramientas de zapador, destinadas a entrarle a los espesos bosques y piedras, y construir de improvisados puentes y terraplenes, etc.; llevaba también garruchas, poleas, cables de manila de doscientos pies y una rueda de hierro de ocho pulgadas de diámetro y propia para enrollar cuerda, por si fuese necesario arrastrar el automóvil cuando el fango de algún mal paso estacionara la máquina.

No dejó de escuchar algunos comentarios que lo inquietaron: pésimo camino, a pesar de que había algunos trechos habilitados para acarreo de madera, ríos de corriente impetuosa, pendientes peligrosas y escasez de alimentos. Era una ruta poco transitada por incómoda, ya que la usada por los viajeros iba por Santa Cruz de Yojoa y era un camino de mulas...

...La tarde y la noche del 2 de julio de 1919 se dedicaron a revisar todo lo relativo al viaje, que emprenderían la mañana siguiente. Esta noticia despertó el interés y la curiosidad de la gente del pueblo; el hotel se vio rodeado de curiosos que comentaban el suceso; algunos llegaron hasta la galera donde revisaban el automóvil y hacían preguntas sobre la próxima proeza caminera, pero todos parecían contentos de saber que al fin se podría viajar en automóvil hasta la capital...

En la madrugada del 3 de julio, los viajeros estaban listos. Un buen desayuno, la despedida, el adiós de los curiosos, el ruido del motor del carro al encenderse y la alegría de los hombres contratados para hacer los trabajos de desmonte y limpieza del camino. Todo era excepcional y, desde luego, todo aquel aparato del apresto causaba cierta inquietud entre quienes se quedaban para volver a la plácida vida pueblerina.

Puestos en marcha, en tres horas salvaron la distancia entre Potrerillos y El Jaral, en las márgenes del pintoresco Lago de Yojoa, no sin antes haberse detenido en la empinada cuesta de San Buenaventura, que tuvieron que ascender en segunda, para descender hasta el lago. En El Jaral se detuvieron a descansar y comer algo en el hotelito que tenía Santiago Anderson, quien era contratista del correo. Garay ordenó a los hombres que traía que hicieran una abra, de aproximadamente un kilómetro de largo, para llegar a

Puerto Bertrand y tocar las aguas del bello Yojoa. Realizado el trabajo, el vehículo siguió su marcha; acamparon en aquel sitio...

...Las pocas familias que residían en el puerto fueron muy solícitas con los viajeros; las mujeres les colaron café y les echaron unas tortillas para comer con frijoles. Garay les obsequió queso, pan y una porción de carne salada del avío que llevaban, el Mayor les pagó algunos pesos por las atenciones. Los hombres estuvieron dispuestos a cooperar en las tareas de embarque del automóvil, por lo cual también se les pagó. Se tuvo que esperar hasta conseguir gasolina y un lanchón apropiado para transportar el automóvil, pero estaba tan deteriorado, que fue necesario hacerle varias reparaciones... El Mayor llevaba láminas de aluminio y latón, un barrilito de material bituminoso para calafatear las embarcaciones, tarea que les llevó largas horas a pleno sol, soportando un calor indescriptible.

Sin embargo, no todo fue preocupación y trabajo; el mayor Burke refirió que el lanchón era propiedad de la Troy Company y que: «Unas señoritas de Santa Cruz me acompañaron en la travesía del lago y me dieron un banquete y sus mejores deseos para mi éxito». La presencia de tan gentiles damitas contribuyó, como era natural, al entusiasmo por terminar el calafateo de las embarcaciones...

Terminadas las tareas de reparación, dispusieron proseguir el viaje. Garay lo describió así al reportero de *El Nuevo Tiempo* al llegar a Tegucigalpa:

A través de Yojoa no había en él una regular navegación. Se detuvo un lanchón para transportar el auto. Navegamos rumbo al Agua Azul, a donde llegamos sin novedad... Del Yojoa a San José, arrastramos a tierra el lanchón y sacamos el auto. Empezó la acción ruda y continua de los zapadores. Busqué por aquí y por allá la ruta más practicable. Se taló el monte, se apartó la piedra, se terraplenó el desnivel y adelante. No pudieron detenernos los malos pasos, el húmedo suelo, los quebradores y la deshecha tempestad de lluvias...

...Para alivio de males, los viajeros llegaron a un sitio llamado Laguna de Casas, que estuvo poblado, pero que entonces estaba desierto. Eso no importaba, puesto que llevaban qué comer y con qué abrigarse; pero si necesitaban de un techo para resguardar el automóvil y sus cuerpos. Ocurrió que ninguna de las casas derruidas tenía techo y la lluvia comenzó a caer a torrentes. Hubo que levantar un refugio echando mano a palos y

estacas. Hicieron una tienda bajo un árbol corpulento y todos se metieron bajo aquel techo improvisado. El chaparrón pasó y Garay refiere:

Sigue el viaje a la intemperie. Pero adelante siempre, porque disponemos de voluntad y de mozos. Otra vez el espeso monte, las cañadas, los charcos, las peligrosas pendientes hasta San José, primer municipio de Comayagua. Se nos recibe con entusiasmo. Aquellas gentes nos proporcionan lo que tienen. Nos dan provisiones, nos dan mozos, nos dan flores y buenos alojamientos. Hago pasear en auto a escolares, autoridades y familias. Nuestras recíprocas atenciones gastan las horas del día disponibles...

Como era natural, la llegada de un automóvil a un lejano pueblo del departamento tenía que ser un acontecimiento notable; desde el alcalde hasta el último vecino, se volcaron en cuidados y preguntas. Los viajeros necesitaban un descanso y lo tuvieron por la noche; comieron bien y caliente, renovaron los mozos, revisaron el automóvil, pidieron informes sobre la ruta a seguir y alguien les habló de la antigua carretera de Bográn, que pudo haber sido para automóviles, pero que quizá fuera usada para carruajes y carretas, para diligencias tiradas a la usanza del Oeste norteamericano o de la vieja Europa. El abandono de la ruta era tal, que grandes árboles habían caído sobre ella y enormes rocas y piedras amontonadas obstruían el paso aun de las cabalgaduras.

Sin embargo, como dice el mayor Burke: «cada día era una repetición del anterior, haciendo puentes, reparando caminos y caminando solamente de cinco a ocho leguas diarias...». Y así lograron pasar el río Jaitique y llegar al pueblo del mismo nombre, que recién se había repoblado unos 20 años atrás...

...Garay prosigue su relato:

Con las dificultades de siempre, ingresamos a Taulabé, que nos recibió muy bien. Explico que dimos semejante vuelta, del lago a Laguna de Casas, a San José y por Jaitique, a causa de que el camino directo de Taulabé al lago cruza por una montaña que, con las lluvias, se pone espantosa. En verdad, en la estación de invierno es una pirámide de lodo, con escalones de lo mismo y con cañadas de profundo fango. Para lanzar autos por ella, se necesitarían elevados terraplenes costosísimos. La vuelta, aunque dilatada, salva semejantes obstáculos.

En Taulabé el recibimiento fue magnífico; ramos de flores, bellas jovencitas, niños y ancianos se aprestaron a rendir homenaje a los viajeros; buen alojamiento, alimentación abundante y sabrosa. En fin, todo cuanto un pueblo de gente buena puede ofrecer en casos como este. Allí descansaron la noche del arribo.

Por la mañana revisaron el automóvil que, aunque pequeño, era de muy sólida construcción y muy fuerte para soportar las inclemencias del viaje. Los viajeros tenían la esperanza de encontrar un buen camino o, al menos, transitable. Esto fue así hasta llegar a La Misión, un pueblo cercano a Taulabé...

La única dificultad de esta jornada consistió en el paso de los arroyos muy pedregosos; los cruzaron con una hora de trabajo, pues tuvieron que formar un lecho de tierra y piedras a través de las aguas. Frente a ellos se levantaba el paso Las Trincheras, de una pendiente muy pronunciada y serpenteante con abismos a uno y otro lado. No se amedrentaron, pues sabían que por ahí se había trazado la antigua y abandonada carretera de Bográn; en busca de su lecho, los mozos que hacían de zapadores, ampliaron el abra, hasta que tropezaron con dos enormes y colosales piedras que era necesario evitar:

Se preparó un sendero y, para mayor seguridad, hice cortar elevados árboles de ocote que al caer en la dirección dada, servirían para apoyar, por la orilla opuesta, al automóvil. Quedó el asunto en términos tales que, al falsear uno de aquellos enormes troncos, auto y chofer rodarían a quinientas varas de profundidad... Mas salvamos bien el paso de Las Trincheras y respiramos en campo abierto de llanerías, de ocotales, de aguas magníficas y de frescura.

Era ya la altura que se había ganado; el valle quedaba atrás y la brisa fresca del pinar hinchaba los pulmones y daba bríos a los atrevidos viajeros... Los pobladores solían saludar desde sus predios a los viajeros; algunos se acercaban para ofrecerles agua fresca, alimentos y frutas. Otros inquirían por los móviles y términos del viaje, examinando minuciosamente aquella máquina rodante que jamás habían visto. Uno que otro se enganchó para ayudar en la travesía, argumentando que tenían que ir a Siguatepeque para una diligencia; de esta suerte, el panorama cambió. Garay, en su relato, dice:

Avanzando, descubrimos a lo lejos un caserío y a las dos leguas El Agua del Padre, una aldehuela. Pero nos detenía un mal paso, donde, sin embargo, había largos tablones semejando ser un puente. Éste no tenía soportes y desconfiamos. Llevamos las tablas a otro sitio y pasamos por ellas. Al poco de caminar, entramos en la carretera de la Honduras Petroleum Co.; la recorrimos a toda velocidad y nos presentamos en Siguatepeque, ante una muchedumbre entusiasta, al apoyo de las autoridades, las finas atenciones de las familias... Descansamos para prepararnos para la más difícil jornada que terminaría en Opeteca o El Rosario, escondida entre desfiladeros y sendas de animales de uña.

De todos los pueblos encontrados durante la ruta, Siguatepeque era el más importante y el más grande... (...) Continúa narrando Lisandro Garay:

En Siguatepeque se nos proporcionaron hasta catorce mozos, diez de ellos que trabajaban a las órdenes de Ricardo Lozano, experto en caminos. También se nos proporcionó alguna herramienta, que unida a la que traíamos, sumaba un eficaz contingente. Y habíamos de necesitarlo mucho y pronto, según se vio el mismo día que salimos. Luego salvamos el altiplano con las menudas dificultades de siempre: quebraditas, zanjos, depresiones, pedruscos, baches, hasta llegar al término de las llanuras, donde principia la formidable cuesta de La Cocona, dilatada y empinadísima. Desde sus bordes se contempla, allá al fondo, Opeteca y cualquiera cree tocarla con las manos, pues en línea recta está a una legua corta... ¡Qué legua! Empecé a buscar aquí y allí, algún paso para el auto. Imposible. Entonces seguimos la vieja carretera de Bográn, camino de Carboneras, hacia Comayagua. A Carboneras descendimos con dificultad y luchando con empeño. Luego debíamos desviar a la izquierda, buscando Opeteca. ¿Por dónde? Abismos y atajos a la vista... Y, efectivamente, Carboneras era entonces la mitad de la jornada a caballo de Comayagua a Siguatepeque... Al término de la planicie, hacia el Norte, estaba La Cocona y, para todos los rumbos, sólo se veían abismos o pendientes, por donde subía el camino de herradura, casi desde la aldea de Agua Salada, a la par de Opeteca, pero distante una de otra por una legua.

Se detuvieron los viajeros para tomar alimentos y descansar, pero temerosos de que la lluvia dificultara más sus planes de llegar a Opeteca ese mismo día. Tan pronto hubieron tomado sus alimentos, prosiguieron la travesía, listos para enfrentarse a los pésimos pasos que se les ofrecían a través de las montañas. Garay sigue su relato así:

No había más solución que la faena de los zapadores, a quienes indicamos preparar una ruta en línea recta abajo, con el declive de los derrumbes a plano inclinado por donde se echan a rodar las trozas de madera. Llegó el trance de usar, por primera vez, una cuerda de manila como de doscientos pies de largo, a la que amarramos el auto; me lancé por el atajo, embarcado en el auto. Los mozos iban dando cable al automóvil y de mi parte puse a cooperar el máximo de los breques en aquel descenso de vértigo. Hicimos doscientos pies, acuñamos el auto y repetimos la grave maniobra dos veces. Bajamos así seiscientos pies.

Garay, durante el descenso, revisó el automóvil parte por parte y, dirigiendo su mirada hacia arriba, se dio cuenta del peligro en que había estado de estrellarse, pues si alguna pieza fallara, todo habría terminado allí, al pie de aquel derrumbe sin remedio. Pronto llegaron a La Aserradera, plantel de la Opoteca Mining Company y término de la carretera que construía la Compañía. De La Aserradera a Opoteca hay dos leguas, que el auto recorrió perfectamente, con la velocidad que permiten los buenos caminos. (...)

...Garay aprovechó la permanencia en el plantel para revisar cuidadosamente la maquinaria del Ford, que encontró en buen estado, con excepción de una válvula que se había torcido ligeramente, quizá por el exceso de calor o por algún golpe ocasionado en el descenso de La Cocona. (...)

En Opoteca, Garay se informó con los mozos de carretas de la Compañía sobre el estado de la pequeña carretera hasta Comayagua: el camino no ofrece mayores contratiempos, le dijeron, hay trechos planos y otros con pequeños zanjos y agujeros, pero se puede pasar sin riesgo. Hasta Agua Salada, una aldea entre Opoteca y el río Selguapa, no hay problemas, salvo que la quebrada, cuando llueve fuerte, arrastra mucha piedra y está cerca de la poza de la Pitahalla en el río Humuya; de aquí hasta la finca El Pajonal, a la orilla del río Selguapa, el camino es ancho y muy plano...

Los datos alentaron a Garay, pero por las dudas, le sugirió al mayor Burke que contratara algunos de estos carreteros para que, en caso de necesidad, les prestaran ayuda al atravesar las corrientes de estos dos ríos, cuyo caudal en tiempo de lluvias aumentaba considerablemente. Así lo hizo el Mayor. A la mañana siguiente todo estaba listo; pensaban almorzar en Comayagua, si no había demora en la travesía. Se retiraron a descansar a eso de las nueve de la noche... (...)

...Después de los preparativos rutinarios, emprendieron de nuevo el viaje. No hubo contratiempos y pronto llegaron a la finca El Pajonal, propiedad de la familia Fonseca, de Comayagua, a unos cuantos metros de la ribera del Selguapa...

El dueño de la finca les ofreció café y les dio algunas indicaciones para el cruce del río, que la noche anterior había crecido a causa de una buena tormenta, pero por la madrugada la llena había comenzado a bajar. Efectivamente, al descender el cauce, podían notarse las señas de la creciente, pues los palos de chilca y otras plantas de las riberas dejaban ver la acción de la corriente; sin embargo, Garay, guiado por los vaqueanos, cruzó sin dificultad las aguas del Selguapa y continuaron sobre la ruta plana y ancha de la carretera, hasta llegar a la orilla del río Humuya, en los alrededores de la antigua capital de la República...

El río Humuya, de aguas mansas en apariencia, o al menos no tan impetuosas como las del Selguapa, requería mucho cuidado para cruzarlo, pues generalmente hay en su lecho partes profundas, pozas que pueden tener un fondo insospechado, por lo que era necesario entrarle con cautela. Garay, lentamente, fue acelerando el automóvil hacia el cauce, cuando escuchó los gritos de unos hombres que le decían: por allí no señor, regrese y vuelva por este lado; señalándole el paso... (...)

Desde la otra orilla, varios labradores se acercaron para saludar al chofer y al Mayor, para felicitarlos... Les dijeron que tuviesen cuidado al proseguir, porque había un barrial tremendo, un poco más adelante, pero que ya estaban a las puertas de Comayagua y si se pegaba el auto, ayudarían a sacarlo.

Garay refiere que, aunque despacio, seguía con relativa seguridad, pero al llegar, un trecho de fango a medio recorrido lo detuvo:

Retrocedí y avance repetidas veces, sin conseguir pasarlo. Al centro, en lo más hondo, la máquina trabajaba en vano, porque las ruedas giraban en el mismo sitio, sin adelantar. Recurrí a una rueda de hierro de ocho pulgadas de diámetro y la puse como auxiliar, en el mismo eje con las ruedas traseras del auto. Y luego con una cuerda, una punta atada a un árbol y por la otra a la pequeña rueda. Esto funcionó bien, la rueda recogía la cuerda, mientras avanzaba el auto. Vencimos el bache y quince minutos después, entrábamos a Comayagua...

Esa tarde se quedaron en la ciudad, en el Hotel Colón... (...) Por la mañana, emprendieron la ruta hacia Tegucigalpa. La carretera era de buena terracería, sobre los

ríos y quebradas como Tenguaje, Canquigüe y Las Cañas, se habían construido puentes de mampostería; en el río San José, el más caudaloso de la ruta, había ya un hermoso puente, construido por jóvenes ingenieros hondureños, así que no era difícil llegar hasta la aldea Las Flores, último pueblo del valle de Comayagua, antes de alcanzar la sierra, entrando por la Boca de las Vueltas. (...)

...Después de Las Flores, unos cuantos kilómetros hacia el suroriente, comenzaba el ascenso. A la izquierda, se alzaban las cumbres de Tenampúa...

El corte caprichoso de las crestas del enorme cerro, llamaba la atención del Mayor, hombre muy observador e interesado en aprenderse la geografía accidentada de Honduras; a la derecha, cañadas y colinas iban haciéndose más altas, a medida que se aproximaban a la cumbre. Estaban en el paso de La Boca de las Vueltas, llamado así porque eran tantas las vueltas que se habían taladrado en la montaña para dar el paso al camino carretero, que no podía aplicarse al lugar nombre más apropiado. Pronto llegaron a Rancho Chiquito y al pueblo... Así llegaron a la altura de la Pirámide, un monumento que los contratistas Agurcia y Prats habían levantado en la cúspide de la montaña y que llevaba una placa con esta leyenda: «El trabajo todo lo vence». (...) Llegaron los viajeros a Zambrano... De Zambrano bajaron salvando caprichosas vueltas, hasta el llano de Amarateca; pasaron el puente Río del Hombre... Cuando los viajeros pasaron la aldea de Támara y alcanzaron las alturas del aserradero de Santos Soto, respiraban ya los aires de la capital; bajaron el zigzag de La Cuesta, poblada de casitas de bahareque y teja, peligroso paso por los muchos maleantes que asaltaban a los transeúntes descuidados. Después de una de las últimas vueltas del camino, se les expandió el pecho al divisar, en la lejanía, el precioso paisaje de Tegucigalpa... (...)

El trecho que faltaba les pareció interminable, pero al fin, a las cuatro de la tarde, estaban tranquilos en la ciudad. Garay, en *El Nuevo Tiempo* del martes 15 de julio de 1919, al referirse a su salida de Comayagua, dice:

Al día siguiente, 9 de julio de 1919, cuando veloz avanzaba el auto por la carretera, nos parecía estar en otro país, un país próspero y de grandes caminos. Hicimos en cinco horas los cien kilómetros de Comayagua a Tegucigalpa. El mayor E. A. Burke, a las 4 de la tarde, saludaba en su despacho al señor ministro de Fomento y se presentaba minutos después ante el Excmo. Señor Presidente de la República.

-----

Esta reseña y la relacionada con el intento del primer vuelo directo de Nueva York a Tegucigalpa, del mismo Lisandro Garay, puede encontrarlas en:

*De la adversidad a la gloria: una biografía de Lisandro Garay*, José Reina Valenzuela, Editorial Guaymuras, Tegucigalpa, 2003.

PORQUE... TODO ESTÁ EN LOS LIBROS