

FACATATIVA

Señor secretario de gobierno del Departamento - Presente.

El día 12 de los corrientes emprendimos marcha de esta capital para Facatativá, con el objeto de continuar la visita oficial que por orden del ilustrado Gobierno de que usted es digno órgano, debemos hacer en todo Cundinamarca.

Tuvimos el honor de acompañar hasta aquella ciudad al señor General don Jaime Córdoba, Gobernador del Departamento al doctor don Carlos Martínez Silva, Ministro de Instrucción Pública; a don Carlos Tanco, Gerente de la Compañía, del Ferrocarril de la Sabana, y a don Leopoldo Pombo y don Ricardo Gaitán, por invitación del señor Tanco, quien nos manifestó deseo de que asistiésemos al estreno de la locomotora en el primer kilómetro de carrilera construido. Por esta razón, y por haber hecho el viaje en ómnibus, que no permite estudiar detenidamente el camino recorrido y sus particularidades, habremos de dejar esto para cuando hagamos la visita de las poblaciones del tránsito, y nos concretaremos, en primer lugar, a decir algo de la vía férrea en construcción.

Sin embargo, sí pudimos observar que el camino se halla transitable para carros, debido en parte al verano y en parte a las mejoras que se le han hecho; mejoras que consiste en echar sobre los hoyos que se forman en invierno carretadas de una piedra que se vuelve polvo en verano y lodo en invierno al pasar sobre ellas las rué las. Mientras no se mejoren los detestables desagües de los caminos de la Sabana y no se emplee buen cascajo para solidificar el piso, tendrá el Gobierno que estar gastando constantemente ingentes sumas, sin lograr nunca mantenerlos en buen estado por más de tres o cuatro meses.

Los trabajos de preparación de la vía los encontramos ya en el primer punto en que corta la carretera, a unos cuatrocientos metros de distancia de Facatativá; el terraplén estaba hecho y el piso solidificado y encasajado hasta ese punto próximamente, y los rieles tendidos en un espacio de 1,000 metros. Había ese día ocupados en la obra 209 peones y 20 empleados. El pago de estos últimos asciende mensualmente a \$ 1,995, y cada uno de los peones gana 35 centavos diarios

A unos 1,900 metros de la estación corta la vía el camino que va para Zipacón, donde ha habido necesidad de hacer un banqueo. Para no estorbar a los transeúntes por aquel camino transversal, se ha construido un elegante puente de madera sobre estribos de piedra, que queda a 5 metros de altura sobre los rieles. Para la salida de los productos de las haciendas y para la de las aguas lluvias se han hecho varios puentes con capacidad suficiente por debajo para carros y caballerías.

El trabajo más costoso hecho hasta ahora en la preparación del terreno es en el boquerón de Turrillas, donde ha habido necesidad de hacer un banqueo de 9 metros.

Los trabajos para el puente del Corso están adelantados.

El mismo día 12 tuvimos el gusto de estrenar un carro de transportar materiales y tierra, movido por la locomotora Jaime Córdoba. Recorrimos 700 metros en dos minutos menos cinco segundos. Están tan bien nivelados los rieles, que a pesar de no tener resortes el carro, el movimiento nos pareció muchísimo más suave que el de los vagones del ferrocarril de La Dorada.

Cuenta la Empresa con el material suficiente para adelantar la carrilera hasta Cuatroesquinas sin demora alguna, y ya hay en Europa y Norte América fondos necesarios para la compra del material rodante.

Nada conocemos de trabajos de esta especie, pero nos parece que basta con el sentido común para poder apreciarlos siquiera en parte, y por eso nos permitimos manifestar a usted la opinión que de ellos formamos y la impresión que su vista nos produjo.

Casi todos los empleados y los peones son nacionales, de manera que podremos contar dentro de poco tiempo con magníficos obreros para esta especie de trabajos, formados con la práctica y bajo la dirección del inteligente ingeniero señor González Vásquez.

En todo se ve orden, economía y acertada dirección: es una obra verdaderamente seria, que honra a Cundinamarca, a sus actuales gobernantes, al señor Tanco y al señor González Vásquez. Llor a ellos, y también al señor General Aldana, quien hizo grandes esfuerzos por construir este ferrocarril. A todos ellos deberá Cundinamarca uno de los más positivos servicios que pueda prestársele.

La estación, construida a unos ochenta metros de distancia de la plaza de Facatativá, es un elegante edificio de dos pisos que tiene esta inscripción:

Siendo Presidente del Estado el General Daniel Aldana.

Es poco cómodo y mal dispuesto, y su escalera está tan mal situada y es tan estrecha y oscura, que tendrán que cambiarla inmediatamente y hacerla por un costado del edificio.

A pesar de que la estación, en épocas anteriores, no tuvo otro destino que el de cuartel, hoy se halla en buen estado.

De lo que sino pudimos convencernos, a pesar de las detenidas conversaciones que tuvimos con los señores Tanco y González Vásquez, fue de la conveniencia pública que haya en atravesar el camino de ruedas por varios puntos con la vía férrea, y de construir gran parte de ésta por el centro o por una de las zonas de aquel concurridísimo camino nacional. Para la Empresa bien vemos que hay mucha utilidad, porque hace grandes economías al encontrar solidificado el piso, no tiene que indemnizar a los propietarios y obliga a los transeúntes a usar de sus vagones para poder viajar por allí. En cambio de estas ventajas para una empresa particular, hay muchos, muchísimos perjuicios para los transeúntes y para los propietarios vecinos a la vía, que no nos ponemos a enumerar porque

saltan a la vista de todo el mundo, y usted, señor Secretario, con su claro juicio, se habrá hecho cargo de ellos y los habrá oído exponer más de una vez a cada una de las muchas personas de esta capital y de las poblaciones cercanas que se interesan tanto como el que más en la pronta realización de aquella obra. Los propietarios de la Sabana con quienes hablábamos sobre el particular, nos decían;

" Si no construyéndose el ferrocarril por la vía pública hubiera de quedarse en proyecto, nosotros convendríamos en que se nos inutilizase el camino ; pero estamos seguros de que esta misma Compañía, y si no cualquiera otra que se formaría en el acto, adelantará rápidamente la obra prescindiendo de aquella gracia: la fabricación de rieles en La Pradera es una garantía de ello."

Antes de pasar a otro asunto permítasenos que hagamos memoria de la primer propuesta que se hizo al Gobierno de Colombia para la construcción de una vía férrea que uniese la capital con el Magdalena en siete vueltas, hecha al Libertador por Mr. Roberto Stephenson ¹,hijo de Mr. Stephenson, propuesta que fue desoída por el General Bolívar, y que a haber sido aceptada, tal vez habría hecho que Bogotá fuese la primera ciudad de América que oyese sonar el primer pito de Stephenaou (no Fulton, como se ha dicho aquí).

El Distrito de Facatativa en cabecera de la Provincia, del Circuito". Judicial y de los Círculos de Notaría y Registro del mismo nombre. En 1843 tenía 2,239 habitantes; en 1870, 6,283, y en 1884, 9,074, y probablemente tiene hoy 11,000.

La propiedad raíz vale \$ 1.719,000, según el catastro de 1880.

Sus límites, según las personas mejor informadas que encontramos, son: por el Noroeste, con el Distrito de Subachoque, desde la quebrada del Cuero por la cima de la cordillera, con los Distritos de San Francisco y La Vega, hasta el Alto del Emparamado; de aquí se continúa por la misma cordillera hasta la peña más elevada del Aserradero; y de esta peña se baja en línea recta a un punto denominado Patio de Brujas donde se encuentra el camino nacional que divide los Distritos de Guayabal y Sasaima; de aquí en línea recta a una piedra denominada La Mogolla, en el antiguo camino de Ambalema; de este punto a otra piedra conocida con el nombre de Piedra Herrada; de ésta a la división de los terrenos llamados Alpes y Pirineos, que pertenecen los primeros a Facatativá y los segundos a Guayabal; por el Sur limita con Anolaima, por la cima más alta de la cordillera hasta el punto llamado Peñanegra de aquí se baja a la hacienda de Paloquemado, y de ésta se pasa en línea recta a Peñablanca, cordillera que divide los Distritos de Anolaima y Zipacón ; por esta cordillera arriba hasta la parte más elevada de la peña de Manjuí; se baja por una rastra hasta el boquerón en el camino de Zipacón; se sigue éste para abajo hasta encontrar la rastra que conduce a la Chaguya, y de ésta para el Chuscal a dar con el camino que conduce de Zipacón al Tortolero; linda con el Distrito de Boyacá hasta el puente de este nombre ; se signe por el camino hasta la puerta de Zipaquirá en el nacional; sígnese éste hasta encontrar los linderos de las haciendas de El Colegio y La Esperanza, éstos hasta el río Subachoque, y éste aguas arriba hasta la desembocadura de la quebrada del Cuero, punto de partida.

Está situado en la meseta de Bogotá, y una gran parte de su territorio es montañoso hacia el Norte y Sudoeste, por donde se encuentran grandes bosques con ricas maderas de construcción. Tanto en las faldas de las colinas como en la llanura está bastante cultivado.

Las principales montañas son : la de Manjuí, deprimida por las gargantas que dan paso a los caminos que conducen a Zipacón y Anolaima; Los Andes, Potrerolargo y Mansilla (esta última tiene una garganta por donde pasa el camino para La Vega); Bermeo y Rosal separados por el boquerón de Barroblanco que da paso al camino de San Francisco; Sabaneta, Malabrigo y Aserradero, separadas por la garganta que da paso al camino de Occidente.

Riegan al Distrito : el río Botello, que nace en Potrerolargo y se junta con el Muña en La Esperanza, el cual tiene su origen en las peñas del Aserradero; el Botello circuye la ciudad por el Sur y por el Este hasta el puente natural llamado Las Cuevas, desde donde toma el nombre de río Facatativá. Recibe estos afluentes: Pava y Mansilla, que nacen en Potrerolargo y Mansilla, respectivamente. Todos estos ríos son vadeables en verano.

El Distrito está dividido en 19 partidos: Chnrrasi, Rosal de los Manzanos, Laguna, Malabrigo, Aserradero, Los Andes, Sorrento, Corito, Bermeo, Altamira, Tierramorada, Rosal, Moyano, Tablón, Chueca Prado, Laureles, Selva y Corso.

Los vientos reinantes son los del Suroeste, secos, y los Noroeste, lluviosos. Vecinos de Facatativá aseguran que todos los martes, que es el día en que llegan los negociantes de las tierras cálidas para asistir al mercado del miércoles, cae allí una llovizna, y por eso llaman ésta aguacero de los calentamos.

1 Roberto Stephenson vino a Santa Ana, en la antigua Provincia de Mariquita, a la edad de veintinueve años, con el doctor Ricardo Niniano Cheyne, que tenía veintitrés años. Este venía a establecerse a Bogotá, donde después se hizo tan célebre por grandes servicios que prestó a la humanidad doliente, y el joven Stephenson, en busca de un remedio para una consunción muy avanzada que padecía, y para la cual parece no se conocía entonces remedio en Europa, puesto que había sido desahuciado por los mejores facultativos. Mr. Roberto se encargó de la dirección de las minas de Santa Ana, y tuvo la fortuna de encontrar allí una joven inteligente, muy aficionada al arte de curar, que le prometió curarlo en el término de un año si se sometía a los remedios y régimen que ella le impusiera; el paciente se sometió, y antes del plazo señalado su mal había desaparecido para no volver a molestarlo jamás. Esperamos que nuestro querido y respetado amigo don Diego Fallón no llevará a mal que recordemos en un documento oficial una de las muchas notables curaciones que hizo su virtuosa y venerable madre.

Mientras Roberto organizaba y dirigía los trabajos de las entonces productivas minas de Santa Ana, su ilustre padre inventaba en Inglaterra, o mejor, resolvía el problema de la aplicación de la máquina de vapor a la locomoción por tierra. Esta máquina, no obstante, adolecía de graves defectos que no sabía el inventor cómo corregir, y llamó a su hijo a que le ayudase en los trabajos. Cuando Roberto volvió al lado de su padre sólo tenía veintitrés años; de un golpe de vista conoció los defectos, los corrigió, varió sustancialmente los aparatos relativos a la velocidad, extremó y perfeccionó la "alta presión," y llevó la máquina a la perfección, economía y poder que constituyen hoy uno de los, más altos timbres del genio humano

Hay en el Distrito un camino nacional, tres comunales, tres seccionales e innumerables veredas que conducen a las diferentes haciendas y estancias. El nacional atraviesa el territorio de Sureste a Noroeste; su anchura varía de 550 a 14 metros. Este camino tiene cuatro puentes de mampostería, de arco, en La Plazuela, Chicusa, Botello y Santa Elena; el primero da paso a las aguas que mueven los molinos y máquinas de aserrar establecidas en

Las Cuevas; el segundo al río Mansilla; el tercero al Botello, y el cuarto a la quebrada de su nombre. Además tiene el puente llamado de Las Cuevas, y uno de madera, con estribos de piedra, en el Corso, ambos sobre el río Facatativá, y otro pequeño de madera sobre el agua que mueve el molino de Chicusa. Fuera de éstos hay veintidós puentes más en el mismo camino construidos para dar paso a ocho pequeñas vertientes y a las aguas lluvias.

Por este camino transitan como 35 carruajes, unos 450 carros, más de 8,000 cargas, y por lo menos 2,000 personas semanalmente.

Los tres caminos comunales son: el que conduce a Bojacá, carretera que tiene una anchura media de 12 metros; el de Zipacón, de herradura, de 6 metros de anchura, y el de Anolaíma, también de herradura, que se estrecha notablemente en algunos puntos en el descenso de la cordillera. En este camino hay un puente sobre el río Facatativá, llamado de Las Animas, de mampostería, que se halla actualmente en estado ruinoso.

Las vías seccionales son : la que comunica la Puerta de Zipaquirá con Zipacón, que es carretera en la parte plana; la que une a Las Cuevas con Turrillas, carretera en toda su extensión, y la que conduce de Las cruces a Los Manzanos, de herradura.

A causa de remates indebidos, o de que ciertos propietarios se han apoderado de fajas de los caminos sin que la autoridad lo impida, algunos de éstos tienen puntos sumamente estrechos,

Las manufacturas del Distrito consisten en frazadas y alfombras.

Se alimentan los habitantes generalmente con carne, maíz, arroz, plátanos, arracachas, papas, yucas, panela, arvejas, habas, garbanzos y trigo.

La ciudad de Facatativá está situada en el vértice del ángulo que forman los ríos Botello y Mansilla al unir sus aguas, en un plano horizontal, a 2,585 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura media de 13.º Dista de Bogotá 40 kilómetros. Consta de 37 manzanas, 14 calles, 2 plazas, 111 casas de teja (de ellas 12 de dos pisos y una de tres), 12 de paja y teja y 328 de paja: casi todas tienen los solares cercados.

El aspecto de la población es agradable, y se ve en ella bastante movimiento, tanto por ser lugar de escala en el camino de Occidente y por los trabajos del ferrocarril, como porque allí acuden muchos negociantes de las tierras cálida vecinas a cambiar sus productos por los de la Sabana. Las calles son anchas y aseadas, pero no muy rectas, defecto que puede corregirse en parte si las autoridades lo disponen así a medida que vayan reconstruyéndose las casas pajizas que en esas calles hay. La plaza principal tiene una superficie de 10,000 metros cuadrados ; es de las más bonitas que conocemos, está muy bien empedrada y se conserva en satisfactorio estado de limpieza. Tiene en el centro una fuente un poco abandonada, que provee a la ciudad de agua potable, la cual se trae al centro por atanores de piedra. Esta fuente es muy escasa, a pesar de poder aumentarse sin gasto considerable con las aguas del Mansilla y del Botello. En esta plaza se celebran tres ferias semanales, de las cuales la principal es el miércoles. En este día se venden allí productos de tierra fría y cálida en grande abundancia, y se hacen valiosas transacciones. Es un mercado

muy desarreglado, pero el señor Alcalde nos prometió organizarlo inmediatamente de una manera conveniente.

La otra plaza, que no tiene nombre, es tan extensa como la anterior, y se halla a la entrada de la población por el camino que va de Bogotá ; no está empedrada, y sirve casi sólo para estación de carros y caballerías.

El cementerio, que fue en otro tiempo contiguo a la iglesia (hasta hace unos cincuenta años), está muy bien administrado por el Párroco, y se halla al Noroeste. Se encuentra aseado, y contiene algunos monumentos regulares; las paredes que lo cercan no están en buen estado.

Los edificios públicos son : la iglesia parroquial, otra en construcción ; el matadero; la casa consistorial; tres casas para escuelas, una de ellas arrendada para hospital militar; un hospital en construcción, y el coso, cercado de tapias, pero sin agua. No hay casa cural.

La iglesia parroquial es un edificio antiguo, de insuficiente capacidad para la población; mide 53 metros de largo por 8,50 de ancho ,está situado en el costado sureste de la plaza principal. Se halla aseada, tiene escaños y estera en una parte de ella. Es muy pobre de paramentos y de cuadros, y entre éstos sólo nos llamó la atención uno de las Acimas, apenas regular, de colorido :muy fuerte. Lo poco que hay de paramentos lo ha dado casi en su totalidad el actual Cura.

El templo en construcción, de sillería, se halla bastante adelantado en sus torres y arquería; pero a causa de que no se sacaron los cimientos de éstas de una profundidad suficiente, el terreno ha cedido y las torras se han separado de los arcos contiguos, produciendo un daño tan grave, que probablemente habrá que descargarlas. Tiene 62 metros de longitud por 32 de latitud y 16 de elevación ; tres naves principales y dos secundarias: 18 columnas sostienen la bóveda; 35 ventanas, 19 puertas y 3 sacristías con 3 coros. La construcción de este templo fue iniciada por fray Gervasio García, Cura, y por el Mayordomo de Fábrica doctor Ignacio Osorio, en 1871. El primer plano lo hizo el artesano José Maria Quiroga, quien refirió los trabajos hasta hace poco tiempo, que murió. Al Reverendo Padre fray Pedro Salazar, actual Cura, se debe casi todo lo que ha adelantado la fábrica del templo, la cual encontró casi en los cimientos, pues ha trabajado por la conclusión de la obra con un celo digno del mayor elogio. En su tiempo se han gastado \$ 28,297. Es muy sensible que hoy se trabaje sin plano.

El matadero es un amplio y elegante edificio de teja, que está en construcción; no tiene agua en su interior, pero pasa al pie de sus muros, y se aconsejó arreglarla de manera que pueda utilizársela fácilmente, lo cual no causará mayor gasto, concluido este edificio, será tal vez el mejor y más cómodo de Cundinamarca.

La casa consistorial fue buena en otro tiempo, y hoy se halla en tan mal estado a causa de haber servido de cuartel y no haberla aseado siquiera después de eso, que no exageramos si decimos al señor Secretario que da repugnancia, asco entrar a ese descuidado edificio. No obstante esto están establecidas allí varias oficinas públicas, entre ellas el Juzgado del Circuito en lo civil: los pasamanos de las escaleras destruidos, rotos todos los vidrios de las

puertas y bastidores de los claustros, los suelos desiguales y sucios, los muros con jirones de papel y llenos de letreros, etc.; no tiene agua ni excusados ; la prisión de hombres es insegura, y con la hay para mujeres ; en la planta baja tiene algunas tiendas que dan a la calle, las cuales están alquiladas en \$ 80 mensuales. En una pieza del interior, que no tiene cerradura, se hallan restos inutilizables de la imprenta que el Gobierno de 1877 dio al Distrito cuando se apoderó de la de El Tradicionista: los tipos, etc., están allí a la disposición de los que entran, como lo estuvieron cuando el edificio fue cuartel. Actualmente hay una guardia de soldados para custodiar los presos, que perjudica notablemente al buen servicio. Hablamos detenidamente sobre todo esto al señor Alcalde, cuyo despacho, aunque estrecho, es lo único que vimos medianamente decente, y le hicimos ver la necesidad de asear y reparar el edificio, aunque sea empleando en eso sólo el producto del arrendamiento de las tiendas. El nos manifestó que desde la pasada Administración del extinguido estado había sido destruida la imprenta.

No visitamos de las tres casas de propiedad del Distrito, destinadas para escuelas, sino la que sirve hoy de hospital militar. De las otras dos hablaremos al tratar de las escuelas públicas.

El hospital de caridad está en construcción, y será un buen edificio una vez concluido.

Hay en la ciudad las siguientes fondas: Hotel Córdoba, Hotel Bogotá, Hotel Honda, Hotel Occidente; casa de asistencia de Benita Iregui, de las señoras Angaritas y de Alejandro López. El Hotel Córdoba es un pasaje de la plaza principal a la estación del ferrocarril; tiene 36 piezas, y sólo dos pisos en lo que mira a la plaza. Este local fue construido expresamente para hotel, y se inauguró en 1873. Aunque en él se atiende con rapidez a los pasajeros, su servicio deja mucho que desear.

Mala idea da de la laboriosidad de aquel pueblo, y aun de su moralidad, la nube de mendigos y de muchachos sin oficio que asedian a los pasajeros, mayor relativamente que la que en otros tiempos se veía en Bogotá. Aconsejamos al señor Alcalde que concertase los muchachos vagos con los hacen lados de las tierras cálidas, o los enviase a Bogotá para concertarlos, y que nos enviase los mendigos para colocarlos en El Aserrío. Un número considerable de éstos son de los que han salido de la capital huyendo de la clausura. No sólo han huido mendigos sino también mujeres de mala vida. Estas deben ser vigiladas en las poblaciones donde se han asilado, y si no cambian de conducta debe recogerse las para confinarlas a los Llanos.

El pueblo de Facatativá no nos merece el calificativo de moral, porque sobre él han ejercido una influencia avasalladora ciertos personajes políticos; porque allí ha habido casi constantemente fuerza pública de guarnición, en otro tiempo muy desmoralizada, y porque la población de tránsito; pero debido al celo y gran prestigio de que gozan los dignos Cura y Alcalde del Distrito, todo va cambiando rápidamente, y cambiará de una manera radical dentro de poco, si permanecen allí tan recomendables autoridades. Sentimos no poder decir lo propio del señor Prefecto de la Provincia y del Concejo Municipal: el primero no se hace sentir de una manera benéfica allí ni en los pueblos que le están encomendados, y si no fuera por los esfuerzos que hace un digno Secretario, el señor don Ignacio de la Cruz, cabal juro inteligente, laborioso y honorable, podríamos asegurar que la Prefectura es en

aquella Provincia un rodaje inútil y aun embarazoso en la maquinaria gubernamental, el Concejo ha sido una verdadera rémora para la buena marcha de la administración pública del Distrito, porque durante algún tiempo lo ha dominado una mayoría mal animada que ha tratado de embarazar al Alcalde en el ejercicio de sus funciones y le ha hecho una cruda oposición : por fortuna el señor Gobernador del Departamento puso a raya, a aquel Cuerpo, el Alcalde se manejó con entereza, y cuando hacíamos la visita las cosas iban cambiando de aspecto.

El señor Ernesto León Gómez, Inspector de las Escuelas de la Provincia, se interesa grandemente por la buena marcha de la administración pública, y sus informes han sido muy útiles al Gobierno.

La mayoría de los habitantes del Distrito está dedicada a la agricultura, y en el poblado al comercio. El clima es benigno, no hay allí enfermedades endémicas, y el bocio (coto), que en otro tiempo fue muy común, ha desaparecido desde que no se usa, agua de aljibe.

Cerca del puente de Las Animas hay una fuente termal (17°), y en Corito otra bastante cargada de fierro.

El señor. Alcalde, en un laborioso informe que escribió, dice que hay en las cercanías cuatro máquinas con motor hidráulico para aserrar las maderas de los próximos bosques; cuatro molinos de trigo, igualmente hidráulicos, y nueve tejares. Hay también en los alrededores grandes canteras de piedra de construcción de la mejor calidad que se conoce en la Sabana.

El puente natural, situado a pocas cuerdas de la plaza, por el camino de Occidente, en dirección a Bogotá, está formado por el río Facatativá. Antes de llegar a la vía pública, a más de 100 metros se pierde a trechos el río por entre grandes rocas, formando caprichosas cuevas, poco visitadas, por su profundidad: allí encontramos espaciosos salones perfectamente abrigados, que podrían adaptarse para habitaciones con mucha facilidad. Es un lugar digno de ser visitado por los aficionados al estudio.

Pero todavía lo son más, y unas merecen ser estudiadas con detenimiento, las rocas llamadas de Tunja, situadas a unas seis cuerdas de la población, detrás del cementerio, y que se extienden de Este a Norte. Su aspecto es monótono de lejos; pero observadas de cerca presentan una multitud de hermosos y variados paisajes, de puntos de vista agradables e imponentes. No hemos podido averiguar el origen de su nombre, pues ninguna historia habla de estos lugares, y la tradición calla en este punto. Sólo sabemos que allí acampó, en 1739, una fuerza comandada por José de Rojas Acosta, que, según se dice, venía de Tunja con dirección a Honda. La piedra bajo la cual pasó la noche en compañía de sus soldados, que tiene una inscripción conmemorativa, lleva particularmente el nombre de Roca de Tunja.

grietas, y formando otras cuevas poco profundas pero bastante amplias. En Facatativá creen algunos que en estas cuevas escondieron los Zipas sus tesoros; tradición que tienen todos los pueblos de la Sabana en cuyas cercanías se encuentran cuevas, muy comunes en esta meseta, pero con respecto a aquéllas no hay fundamento, porque a menos de 2 metros

se encuentra la roca en cualquier parte que se cave. A continuación hay un verdadero caos de monolitos regados caprichosamente, pero que presentan un conjunto agradable a la vista.

Estas piedras, colocadas las unas al lado de las otras, forman el frente del cerro en su parte más ancha. La cima de la colina está formada por un terreno sólido, que si las aguas corrieran de nuevo, dejarían tal vez descubiertas otras tantas maravillas. En toda la extensión de la ladera que mira al Norte se halla un ancho camino que debieron formar las aguas dislocando los peñascos y echándolos a lado y lado para labrarse un lecho, hoy seco y cubierto de verdura. Nada más pintoresco que este pequeño valle encajonado entre dos murallas de piedra que comunica por sus extremos con la Sabana. Entrando por el extremo inferior se halla a la izquierda una serie de peñas cilíndricas apoyadas por uno de sus lados en una o más piedras, y que lanzan al aire su frente en forma de grandes y toscas cornisas. Frente a éstas hay una gran mole de 100 metros de longitud y 16 de altura, que es la que ha dado el nombre a la serie de rocas: a la sombra de ésta fue donde Rojas acampó en el siglo pasado, como lo rezan las siguientes inscripciones que copiamos allí:

" Aquí posó Josphe de Roxas Acosta a 29 de octubre del año de 1739.

" Llegó Josphe de Roxas Acosta a 29 de diciembre de 1740."

En la parte superior de la bóveda que forma la cornisa de esta peña está delineada con alguna perfección por una veta natural de color gris una cara de mujer, que los sencillos indígenas del Distrito creen es una imagen de la Santísima Virgen.

Hay además una gran multitud de rocas aisladas, casi todas con jeroglíficos, entre las cuales se ve una que tiene un pozo de agua de un metro de profundidad y 150 de diámetro

Al acercarse uno por el lado oriental, la primera piedra que llama la atención es la llamada Bárbara Núñez. Es una enorme mole de arenisca, cuya base está encajada en la colina, apoyada en otros bloques de no menor volumen: presenta su frente a 17 metros de altura, dejando un espacio vacío de 13 metros. A 15 metros del suelo se lee la siguiente inscripción en grandes y bien trazados caracteres verdes:

"LAS NÚÑEZ, 12 ABRIL 1804.

"BÁRBARA NÚÑEZ. 1804."

Puede llegarse a la cima subiendo por la falda de la colina, pero el punto en que se halla la inscripción sólo es accesible por encima, por medio de cables, y por debajo por andamios o escaleras. Esta inscripción debe ser conmemorativa de algún paseo hecho a aquel lugar.

En las paredes de las cavernas que forman estas rocas se ven multitud de jeroglíficos trazados con ocre rojo, sin orden ninguno, y medio borrados por el tiempo. Casi todos están

formados por figuras geométricas concéntricas, que representan poco más o menos el cuerpo de la rana en sus diferentes metamorfosis.

A la Bárbara Núñez sigue una serie de rocas superpuestas, que revisten formas caprichosas. El punto culminante, llamado Los Picachos, tiene la forma de un juego de órgano, que está a 18 metros de altura. A continuación se encuentra un conjunto de imponentes y largos peñascos, apretados unos contra otros, dejando entre sí unas veces anchas de piedra, en el Corso, ambos sobre el río Facatativá, y otro pequeño de madera sobre el agua que mueve el molino de Chicusa. Fuera de éstos hay veintidós puentes más en el mismo camino construidos para dar paso a ocho pequeñas vertientes y a las aguas lluvias.

Por este camino transitan como 35 carruajes, unos 450 carros, más de 8,000 cargas, y por lo menos 2,000 personas semanalmente.

Los tres caminos comunales son: el que conduce a Bojacá, carretera que tiene una anchura media de 12 metros; el de Zipacón, de herradura, de 6 metros de anchura, y el de Anolaima, también de herradura, que se estrecha notablemente en algunos puntos en el descenso de la cordillera. En este camino hay un puente sobre el río Facatativá, llamado de Las Animas, de mampostería, que se halla actualmente en estado ruinoso.

Las vías seccionales son : la que comunica la Puerta de Zipaquirá con Zipacón, que es carretera en la parte plana; la que une a Las Cuevas con Turrillas, carretera en toda su extensión, y la que conduce de Las cruces a Los Manzanos, de herradura.

A causa de remates indebidos, o de que ciertos propietarios se han apoderado de fajas de los caminos sin que la autoridad lo impida, algunos de éstos tienen puntos sumamente estrechos.

Las manufacturas del Distrito consisten en frazadas y alfombras.

Se alimentan los habitantes generalmente con carne, maíz, arroz, plátanos, arracachas, papas, yucas, panela, arvejas, habas, garbanzos y trigo.

La ciudad de Facatativá está situada en el vértice del ángulo que forman los ríos Botello y Mansilla al unir sus aguas, en un plano horizontal, a 2,585 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura media de 13°. Dista de Bogotá 40 kilómetros. consta de 37 manzanas, 14 calles, 2 plazas, 111 casas de teja (de ellas 12 de dos pisos y una de tres), 12 de paja y teja y 328 de paja: casi todas tienen los solares cercados.

El aspecto de la población es agradable, y se ve en ella bastante movimiento, tanto por ser lugar de escala en el camino de Occidente y por los trabajos del ferrocarril, como porque allí acuden muchos negociantes de las tierras cálida vecinas a cambiar sus productos por los de la Sabana. Las calles son anchas y aseadas, pero no muy rectas, defecto que puede corregirse en parte si las autoridades lo disponen así a medida que vayan reconstruyéndose las casas pajizas que en esas calles hay. La plaza principal tiene una

superficie de 10,000 metros cuadrados; es de las más bonitas que conocemos, está muy bien empedrada y se conserva en satisfactorio estado de limpieza. Tiene en el centro una fuente un poco abandonada, que provee a la ciudad de agua potable, la cual se trae al centro por atanores de piedra. Esta fuente es muy escasa, a pesar de poder aumentarse sin gasto considerable con las aguas del Mansilla y del Botello. En esta plaza se celebran tres ferias semanales, de las cuales la principal es el miércoles. En este día se venden allí productos de tierra fría y cálida en grande abundancia, y se hacen valiosas transacciones. Es un mercado muy desarreglado, pero el señor Alcalde nos prometió organizarlo inmediatamente de una manera conveniente.

La otra plaza, que no tiene nombre, es tan extensa como la anterior, y se halla a la entrada de la población por el camino que va de Bogotá; no está empedrada, y sirve casi sólo para estación de carros y caballerías

El día 14 visitamos las escuelas primarias: la de varones se abrió el 3 de febrero, y está regentada por la señorita Lucrecia Quijano, quien se ha hecho querer y estimar en la población por su conducta y consagración. Hay 133 niños matriculados, y la asistencia diaria es de unos 100, los cuales están divididos en tres secciones, según el grado de sus conocimientos. Examinamos algunos niños, y quedamos muy complacidos del resultado del examen. Se dan allí enseñanzas de Lectura, escritura, Gramática, Aritmética, Geografía, Historia Patria, Historia Sagrada, Religión, Ortografía y Geometría. El señor Cura no hace la clase de Religión, pero sí explicaciones los domingos por la tarde en la iglesia, a las que asisten los niños. Entre éstos notamos buena educación, aseo y progreso en la escritura. El local es amplio, pero no se encuentra en buen estado; carece de excusados, de agua y de una pieza con cerradura para los arrestos. Hay casi absoluta carencia de textos de estudio, pocos mapas, un globo, un tablero, bancos suficientes y no todas las pizarras que se necesitan. No hay útiles de escritorio, de los cuales tienen que proveerse los estudiantes en sus casas. Como el número de éstos aumenta diariamente, creemos indispensable el nombramiento de una Subdirectora, pues a pesar de que la señorita Quijano es una de las mejores maestras que hemos encontrado en la visita, no alcanzará a atender a tantos, mucho más cuando ha habido necesidad de dividirlos en tres secciones.

La escuela de niñas se abrió el 28 de febrero, bajo la dirección de la señorita Rosalía Plata, virtuosa y consagrada, y tiene 70 matriculadas, que asisten con puntualidad. El local es cómodo, pero se halla en mal estado, y la señorita Directora lo mantiene tan aseado como es posible. No tiene más mobiliario que los bancos, y carece de mesas, taburetes, mapas, globos, textos y útiles de escritorio. Se nota orden y arreglo en el establecimiento. No hay excusados ni agua; se aconsejó a la señorita Directora plantar en el solar de la escuela un jardín para recreo de las niñas, entre quienes debe distribuirse para su cuidado.

Indicamos a las autoridades políticas que nos acompañaron a la visita la necesidad de reparar el edificio o de enlucirlo siquiera por el momento, indicación que fue atendida al instante por el señor Alcalde, a quien llamamos también la atención al escaso número de

niñas que se han matriculado. Para la formación del jardín aconsejamos se destinasen algunos de los detenidos de la cárcel.

La visita de las oficinas públicas la practicamos el día 15.

El Prefecto de la Provincia es el señor General Esteban Rubio, y el Secretario el señor don Ignacio de la Cruz, que reemplazaba a aquél accidentalmente; servía de Secretario al señor Cruz don Juvenal Soto A joven consagrado y laborioso.

La Prefectura no tiene local propio para el Despacho; se halla en una pieza pequeña y poco adecuada, retirada del centro de la población, y se ha tomado en arrendamiento en una casa particular.

Lo pudimos dejar constancia de nuestra visita, porque no se lleva allí el libro correspondiente; sólo había uno de visitas hechas por el Prefecto, en el cual no encontramos constancia de que el actual hubiera practicado una sola a ninguna de las oficinas de su dependencia en la cabecera ni en los Distritos.

Las comunicaciones se copian a mano, por falta de una prensa, en un libro que en otro tiempo sirvió para la Prefectura de Guaduas, y no tiene índice.

El libro de recibos de pliegos que se despachan se compone de hojas de papel, cosidas y sin encuadernar.

El de decretos es diminuto y se lleva con orden y aseo.

El de cauciones de policía contiene una sola.

No se llevan los de conciertos, de radicaciones, ni trabajo personal subsidiario.

El escaso archivo se conserva en buen estado, en legajos sin índice.

No hay códigos, ni leyes, y el mueblaje consiste en dos mesas y un estante.

Hicimos al señor Secretario, encargado de la Prefectura, algunas indicaciones convenientes, que oyó con amabilidad y que creemos serán atendidas en lo que de él dependa.

La visita de la Alcaldía se practicó el día 16; está a cargo de don Abelardo Ángulo, quien tiene por Secretario a don Demetrio Latorre, joven estudioso y muy recomendable. Del señor Ángulo sólo podemos decir que por su conducta privada, por su energía y consagración, por su tino y prudencia, nos ha parecido el mejor de los Alcaldes que hemos encontrado en nuestras visitas.

No dejamos constancia de la nuestra a la Alcaldía, porque no encontramos el libro correspondiente, pues no hay tradición de que autoridad alguna superior haya visitado esa

Oficina; como el encargado de la prefectura estaba presente, se le recordó la obligación que tiene a ese respecto. El de las practicadas por el señor Alcalde se lleva con orden, pero no encontramos constancia de que hubiera hecho una sola en la escuela de niños: se le ordenó hacer una semanal a cada una de las escuelas del Distrito.

Se llevan bien el libro de posesiones, el de recibo de pliegos y sumarios, el de ordenaciones contra la Tesorería, el de decretos, conciertos, cauciones de policía, depósitos de animales y copiador de comunicaciones. El de cauciones tiene pocas diligencias, porque, según nos informó el señor Alcalde, hay pocas riñas en el Distrito. Se nota que se presentan muchos animales para el depósito, y que son pocos los conciertos, a pesar del gran número de muchachos vagos que pululan en la ciudad.

La administración del cementerio está cedida al Párroco, y por eso no se lleva el registro correspondiente ; se ordenó abrirlo y que no se permita inhumar cadáver alguno sin la licencia respectiva del Alcalde, quien al propio tiempo debe velar porque en el campo santo se cumplan las disposiciones de policía.

No hay libro de resoluciones ni de radicaciones, y se mandó que fueran abiertos.

El registro de degüellos se lleva, pero en un cuaderno sin pasta.

La oficina está bien amueblada y tiene estantería, en la cual están colocados los archivos en algún orden, pero sin un índice. Los archivos son escasos, porque en las Administraciones anteriores se dispuso de ellos vendiéndolos por libras.

Hay un solo sumario en curso y ninguno demorado.

Por último se indicó al señor Alcalde cómo debe formarse la lista de los decimos para arreglar el trabajo personal subsidiario, y desde el mismo día tuvimos el gasto de ver que principió a obrar en ese sentido con actividad.

El presupuesto de rentas para el presente año asciende a \$ 6.832 distribuidos así: El 1 por 1,000 sobre la propiedad raíz, \$ 1,200 , matadero, \$ 1,000, almotacén y coso, \$ 2,102; juegos, \$ 180; arrendamiento de tiendas, \$ 210; derechos de cementerios, \$ 100 , área de población, \$ 60; renta nominal, \$ 480 , trabajo personal, \$ 300; tiendas de la casa municipal, \$ 120; aprovechamientos, \$ 200; arrendamiento del local del hospital militar, \$ 80. Para el pago de serenos, local y alumbrado está votada la partida de \$ 1,346.

El cuerpo de serenos consta de 8 individuos, y por consiguiente su. servicio es tan imperfecto como el alumbrado de las calles, pero no por eso deja de ser útil para la seguridad y el orden.

El Juzgado del circuito en lo civil está a cargo del inteligente y laborioso joven don Isidoro Talero, que hacía pocos días se había posesionado del empleo. El local es cómodo pero se halla en muy mal estado y poco aseado, cursan allí seiscientos cuarenta y un negocios civiles, carece de códigos y leyes, y los que están en servicio son de propiedad

particular del señor Juez. Del 1.º al 15 del presente formó éste un ordenado inventario y despachó cuarenta y siete negocios; dictó tres sentencias definitivas y tres autos interlocutorios.

En la noche del día 16 y la mañana del 17 nos ocupamos en tomar algunos datos de los archivos parroquiales, que nos facilitó bondadosamente el Reverendo Padre Salazar. Aquellos no son completos, porque el día 12 de octubre de 1785 un terremoto derribó la iglesia y la casa cural y destruyó en parte los libros parroquiales. El doctor don Juan Ignacio de Salazar y Caicedo, Cura entonces, repuso en lo posible esos libros. De debajo de los escombros de la casa hizo sacar el doctor Salazar los libros, y encontró qué había, once embarrados, mojados con los aguaceros y casi desleídos. Además, en un libro de bautizos hay una nota en que consta que en tiempo del dictador T. O. de Mosquera, el ya finado Hilarión Olaya se apoderó de algunos libros y no devolvió cuatro o cinco de bautismo y quién sabe cuántos más, y que otros individuos también se llevaron libros.

La primera fecha que encontramos en el archivo es de diciembre de 1692, en una nota firmada por el doctor Sebastián Rodríguez, Cura doctrinero, quien dice que al tomar posesión sucede a Juan García Duque. Cura interino por muerte del Maestro Fernando de Montoya. De 1685 a 1699 fue Cura el Maestro don Bernardo de Guzmán Ponce de León y Saavedra, de quien se burlaba mucho su sucesor en notas que ponía al pie de las partidas; 1699, doctor José Bracio de Salvarrieta; 1705, doctor Sebastián Ospina; 1711, doctor don Lucas de Céspedes; 1721, doctor Sebastián Rodríguez, 1722, doctor don Antonio Osorio; 1727 a 1736, doctor Juan Esteban Saucedo y Cortázar, hombre de ciencia y de grandes virtudes, a quien encargaban con mucha frecuencia los Prelados de hacer visitas en las demás parroquias de la Arquidiócesis; 1736 a 1738, doctor don José Ignacio Flórez y Venegas; 1738 a 1750, Maestro José Patricio de Cárdenas Darán; 1751 a 1766 doctor José Rodríguez del Basto; 1756 (28 de septiembre) a 1769, doctor don Ildefonso Antonio Madrid; 1769 (3 de diciembre), doctor Juan Ignacio de Salazar y Caicedo, que murió el 7 de septiembre de 1797; le sucedió interinamente el doctor Agustín Salgado hasta el 1.º de julio de 1798, que se publicó como Cura propio al doctor don Agustín de Ricaurte y Torrijos, quien desempeñó el Curato hasta 1801. En tiempo del doctor Salazar visitó la parroquia el Arzobispo señor don Agustín Alvarado y Castillo, en 1777; y en 1791 el Ilustrísimo señor Arzobispo don Baltasar Jaime Martínez Compañón, quien hizo 739 confirmaciones de hombres y 693 de mujeres; 1888, doctor Silvestre Figueroa; 1802 a 1807, doctor José Santos González y doctor Manuel Garay; 1807 (20 de febrero) a 1818 (29 de octubre), doctor José de Torres; 1818 (18 de noviembre) a 1833, doctor José Manuel Fernández Saavedra ¹.

¹ Nació en Bogotá el día 15 de enero de 1798, según el doctor José María Samper; hizo sus estudios como hijo del Colegio de Nuestra Señora del Rosario, donde puso de relieve su gran talento y su vocación sacerdotal; fue Vicerrector y Rector de este ilustre Colegio; recibió las sagradas órdenes a los veintidós años; se encargó por poco tiempo del Curato de Guasca, de donde pasó al de Facatativá; el Ilustrísimo señor Mosquera lo sacó de allí para hacerlo Sacristán Mayor de la Iglesia Metropolitana; por oposición obtuvo la Canonjía doctoral, y en 1850, a propuesta del Poder Ejecutivo, le confirió el Senado el empleo de Dignidad Tesorero de la misma iglesia; el Congreso lo nombró Obispo de Panamá, y no aceptó; fue varias veces Senador y Representante, y murió en Bogotá el día 14 de octubre de 1877. El doctor Saavedra fue eminente orador sagrado, profundo escrittario y hombre de generales y no superficiales conocimientos en otras materias; como autor no dejó nada que recomiende sus talentos, a pesar de que escribió bastante. Como Cura de Facatativá apenas

se limitó a cumplir sus deberes sacerdotales, sin desviarse del camino recto; pero una vez establecido en Bogotá, parece que le trastornaron la cabeza los elogios y las ideas de moda en esa época, y se dejó arrastrar por la senda de la política, de manera que a poco se vio alejado de la mayoría del virtuoso clero colombiano y de su propio Pastor, el señor Mosquera, y emprendió la ingrata tarea de escribir contra la Compañía de Jesús y contra aquel eximio Prelado; y no se contentó con esto, sino que avanzó por el mal camino hasta hacerse masón. Estas graves faltas del elocuente orador son borrones indelebles en su vida, que no pueden olvidar los colombianos, a pesar de que él se arrepintió de ellas y murió como católico. Los últimos doce años de su vida estuvo ciego, dando ejemplo con su palabra y con sus hechos.

1834 a 1857, doctor Marcos Salazar; 1857 a 1858, doctor Agustín Herrera ; 1858 a 1859, doctor Francisco Rojas; 1859 (enero 6) a 1867, fray Jacobo A. Fernández; 1870 a 1872, Maestro fray Gervasio García, Provincial de agustinos calzados ; 1872 a 1880, fray Manuel María Maldonado, que murió el 1° de junio de este último año, a los setenta y tres de edad; desde el 18 de junio de 1880 se encargó del Curato el Reverendo Padre fray Pedro Salazar, agustino calzado.

El Reverendo Padre Salazar ha poseído la confianza de sus Prelados, quienes le han encargado comisiones de mucha importancia en los Curatos vecinos; apenas se posesionó del suyo emprendió con entusiasmo la construcción del templo y el arreglo del cementerio ; a fuerza de actividad y tino hizo de su rebaño, antes un poco despreocupado, uno de los más religiosos de la Sabana.

En la epidemia de viruela de 1881 trabajó con tanto interés por cortarla, que alfil lo consiguió: a él se le debe el hospital que entonces se estableció, y que éste hubiera estado bien provisto de vestidos, etc. Con tal motivo, la Asamblea de Cundinamarca aprobó una proposición laudatoria en su honor.

Por último, el Reverendo Padre Salazar es virtuoso, ilustrado, caritativo, de buen criterio y hombre muy sociable.

En 1700 hubo 48 bautizos, y en 1800, 149 matrimonios. En 1876 hubo 350 bautizos, 10 matrimonios y, sólo aparecen apuntadas en los libros 27 defunciones; en 1886, 347 bautizos, 78 defunciones y 114 matrimonios (de éstos 86 fueron celebrados en la misión). En 1885 había hecho el Padre Salazar otra misión, en compañía de los Padrea jesuitas, en la cual se gastaron \$ 1,257 y se celebraron 251 matrimonios.

En 1836 y 1840 hizo visita el Ilustrísimo señor Mosquera, y en 1872 el Ilustrísimo señor Arbeláez.

Facatativá o Tocatativá, como era llamado por los naturales el lugar de recreación de los Zipas, adonde se retiraban con sus mujeres y los principales de la corte a celebrar sus fiestas, era un pequeño caserío edificado cerca del cerro de Manjui en el punto conocido hoy con el nombre de Puebloviejo. De allí fue trasladado al lugar que hoy ocupa cuando se abrió el camino de herradura de Occidente. Al principio progresó muy lentamente, de manera que hasta el año de 1843 no era más que un pueblo corto, muy pantanoso, que hacía parte del Cantón de Funza.

Allí, tal vez por los lados de las rocas de Tunja (nos inclinamos a creer que en ese lugar por lo a propósito que es para celebración de regocijos, por las grandes comodidades que en él se encuentran y por sus numerosos jeroglíficos o inscripciones, probablemente

conmemorativos de las fiestas regías), tenía Tisquesusa su casa de recreo, cuando en el año de 1538, aprovechando la oscuridad de la noche, lo atacó Jiménez de Quesada y lo privó de la vida el soldado Alonso Domínguez Beltrán, caporal de los ballesteros, atravesándolo por la espalda, y por casualidad, con el pasador de la ballesta El cuerpo del Zipa, fue retirado por los indios y sepultado entre unas malezas, donde más tarde fue hallado por el soldado Gaspar Méndez, quien encontró en joyas como 8,000 castellanos. El botín de la jornada fue poco rico el oro. pues sólo recogieron los españoles una vasija de oro de unos 1,000 castellanos, algunas mantas y carnes de animales de cacería.

En Facatativá tuvieron encomiendas Juan Fuerte¹ y Alonso de Olalla. Herrera². A éste lo heredó en la, encomienda su hijo segundo Juan López de Herrera, porque el mayor, Francisco de Olalla, no quiso venir de España. A éste le sucedió su hermano Antonio de Olalla Herrera, de quien hablaremos largamente en tratar de Zipaquirá. Piedrahita dice que Domingo Ladrón de Guevara, conquistador de los venidos con Federmán, y que fue con Juan de Avellaneda a la conquista de los Llanos, fue señor de Facatativá.

La plaza de Facatativá ha sido teatro de acontecimientos sangrientos desde la época de la Independencia. El 31 de agosto de 1816 fueron fusilados allí Mariano y Joaquín Grillo (padre e hijo), por orden de Morillo. El 20 de julio de 1851 hubo una sublevación, y fueron asesinados en la plaza el Alcalde de Zipacón, Juan Bautista Guzmán, y otras personas; el 16 de mayo de 1854 fue asesinado también en la plaza el Sargento Benedicto Ruiz, de la Guardia Nacional, por otro Oficial que se sublevó con esta Guardia. Durante la dictadura del General Meló fueron desterrados a Facatativá muchos caballeros y señoras respetables.

Y posteriormente sabido es que allí se gozó de poca tranquilidad, y aun de ningunas garantías.

Dios guarde al señor Secretario,

RUFINO GUTIÉRREZ - Ernesto Restrepo, Secretario ad hoc.

¹ El Capitán Juan Fuerte vino al Nuevo Reino de Granada con el General Federmán el año de 1639. Era natural de Astorga, en España, e hijo legítimo de don Juan y de María Fuerte; casó en el Cuzco con Catalina, india noble, de quien no tuvo descendencia; pero tuvo varios hijos naturales que conservaron su apellido. Fue de los conquistadores de la Provincia de Paría. Dejó la encomienda de Facatativá para aceptar la Gobernación de los Moquiaguas y del valle de La Plata. Murió el año de 1584. Castellanos hace grandes elogios del valor y de las fuerzas de este conquistador, de quien dice que era corpulento y fuerte, mas en hecho, que en el nombre.

² Sucedió en la encomienda de Facatativá a Juan Fuerte, Alonso de Olalla Herrera, y fue también encomendadero de los panches, que ayudó a conquistar. Nació en la villa de Agudo, del Maestrazgo de Calatrava. Ocariz dice que era hijodalgo notorio de sangre. Sus padres fueron Benito López de Herrera, señor de una, dehesa llamada Barbadillo en las montañas de León, y de la llamada Olalla la Rica. Cuando niño lo llamaban Alonso el de la Olalla y por eso conservó el nombre de su madre por apellido. Casó en España y dejó allí su mujer y sus hijos para venir a Venezuela con Jorge Espira; y el año de 1835 salió con Federmán y vino al Nuevo Reino de Granada. Concurrió a la fundación de Santafé de Bogotá, y poco después fue comisionado para someter a los indios que se habían sublevado y hecho fuertes en el peñón de Simijaca. Olalla comprendió que el único modo de vencerlos o someterlos era tomándoles sus casi inaccesibles posiciones, y emprendió la subida de la escarpada roca; pero cuando iba a una altura considerable y cercano a la mayor resistencia una galga arrojada de los indios le despeñó precipitado mas de cien estados y no murió por caer sobre ramas de un espeso

arcabuco. De la caída se rompió una pierna, de que padeció dos años de cama y otro de convalecencia con muletas, y quedó cojo. El sitio se llamó desde entonces Salto de Olalla. Asistió a la conquista y poblaciones de Tocaima, Pamplona y Mariquita. Pacificó con gente a su costa a los indios de Bituima, y sometió a los colimas de la ciudad de La Palma, que se habían sublevado. Descubrió a su costa el camino para el desembarcadero del río grande de La Magdalena desde Santafé a Honda, (que es de treinta y dos leguas, y las veinticinco son tierras frágiles), y le hizo frágil para recuas, siendo el primero que las tuvo, y carretas, excusando cargasen los indios a cuevas, como lo hacían. Entabló la navegación del mismo río con barcos. Asentó los pueblos y bodegas en Honda y puso su Alcaldía gastando en lo referido veinte mil pesos. En estas obras lo acompañó Hernando de Alcocer Después de esto, y cuando tenía ochenta años de edad, capituló la conquista del valle de La Plata y Moquigua con el Presidente don Lope Díez Aux de Armendáriz, y salió a este descubrimiento con más de ciento treinta nombres y su bagaje a costa suya. Murió en la expedición, y sus restos fueron traídos a Bogotá y enterrados en la Catedral. Fue tres veces Alcalde Ordinario de Santafé, encomendero de Facatativá, panes, Mátima, Sasaima y Nocaima, con quinientas casas de visita. Para su habitación se le dio la media cuadra contigua a la iglesia mayor y plaza. Tuvo Real Cédula que recomendaba su persona y la de su hijo Juan López de Herrera

Crónicas e informes de Don Rufino Gutiérrez

Señor secretario de gobierno del Departamento - Presente.

El día 12 de los corrientes emprendimos marcha de esta capital para Facatativá, con el objeto de continuar la visita oficial que por orden del ilustrado Gobierno de que usted es digno órgano, debemos hacer en todo Cundinamarca.

Tuvimos el honor de acompañar hasta aquella ciudad al señor General don Jaime Córdoba, Gobernador del Departamento al doctor don Carlos Martínez Silva, Ministro de Instrucción Pública ; a don Carlos Tanco, Gerente de la Compañía, del Ferrocarril de la Sabana, y a don Leopoldo Pombo y don Ricardo Gaitán, por invitación del señor Tanco, quien nos manifestó deseo de que asistiésemos al estreno de la locomotora en el primer kilómetro de carrilera construido. Por esta razón, y por haber hecho el viaje en ómnibus, que no permite estudiar detenidamente el camino recorrido y sus particularidades, habremos de dejar esto para cuando hagamos la visita de las poblaciones del tránsito, y nos concretaremos, en primer lugar, a decir algo de la vía férrea en construcción.

Sin embargo, sí pudimos observar que el camino se halla transitable para carros, debido en parte al verano y en parte a las mejoras que se le han hecho; mejoras que consiste en echar sobre los hoyos que se forman en invierno carretadas de una piedra que se vuelve polvo en verano y lodo en invierno al pasar sobre ellas las ruedas. Mientras no se mejoren los detestables desagües de los caminos de la Sabana y no se emplee buen cascajo para solidificar el piso, tendrá el Gobierno que estar gastando constantemente ingentes sumas, sin lograr nunca mantenerlos en buen estado por más de tres o cuatro meses.

Los trabajos de preparación de la vía los encontramos ya en el primer punto en que corta la carretera, a unos cuatrocientos metros de distancia de Facatativá; el terraplén estaba hecho y el piso solidificado y encasajado hasta ese punto próximamente, y los rieles tendidos en un espacio de 1,000 metros. Habían ese día ocupados en la obra 209 peones y 20 empleados. El pago de estos últimos asciende mensualmente a \$ 1,995, y cada uno de los peones gana 35 centavos diarios

A unos 1,900 metros de la estación corta la vía el camino que va para Zipacón, donde ha habido necesidad de hacer un banqueo. Para no estorbar a los transeúntes por aquel camino transversal, se ha construido un elegante puente de madera sobre estribos de piedra,

que queda a 5 metros de altura sobre los rieles. Para la salida de los productos de las haciendas y para la de las aguas lluvias se han hecho varios puentes con capacidad suficiente por debajo para carros y caballerías.

El trabajo más costoso hecho hasta ahora en la preparación del terreno es en el boquerón de Turrillas, donde ha habido necesidad de hacer un banqueo de 9 metros.

Los trabajos para el puente del Corso están adelantados.

El mismo día 12 tuvimos el gusto de estrenar un carro de transportar materiales y tierra, movido por la locomotora Jaime Córdoba. Recorrimos 700 metros en dos minutos menos cinco segundos. Están tan bien nivelados los rieles, que a pesar de no tener resortes el carro, el movimiento nos pareció muchísimo más suave que el de los vagones del ferrocarril de La Dorada.

Cuenta la Empresa con el material suficiente para adelantar la carrilera hasta Cuatroesquinas sin demora alguna, y ya hay en Europa y Norte América fondos necesarios para la compra del material rodante.

Nada conocemos de trabajos de esta especie, pero nos parece que basta con el sentido común para poder apreciarlos siquiera en parte, y por eso nos permitimos manifestar a usted la opinión que de ellos formamos y la impresión que su vista nos produjo.

Casi todos los empleados y los peones son nacionales, de manera que podremos contar dentro de poco tiempo con magníficos obreros para esta especie de trabajos, formados con la práctica y bajo la dirección del inteligente ingeniero señor González Vásquez.

En todo se ve orden, economía y acertada dirección: es una obra verdaderamente seria, que honra a Cundinamarca, a sus actuales gobernantes, al señor Tanco y al señor González Vásquez. Loor a ellos, y también al señor General Aldana, quien hizo grandes esfuerzos por construir el ferrocarril. A todos ellos deberá Cundinamarca uno de los más positivos servicios que pueda prestársele.

La estación, construida a unos ochenta metros de distancia de la plaza de Facatativa, es un elegante edificio de dos pisos que tiene esta inscripción:

Siendo Presidente del Estado el General Daniel Aldana.

Es poco cómodo y mal dispuesto, y su escalera está tan mal situada y es tan estrecha y oscura, que tendrán que cambiarla inmediatamente y hacerla por un costado del edificio.

A pesar de que la estación, en épocas anteriores, no tuvo otro destino que el de cuartel, hoy se halla en buen estado.

De lo que sino pudimos convencernos, a pesar de las detenidas conversaciones que tuvimos con los señores Tanco y González Vásquez, fue de la conveniencia pública que

haya en atravesar el camino de ruedas por varios puntos con la vía férrea, y de construir gran parte de ésta por el centro o por una de las zonas de aquel concurridísimo camino nacional. Para la Empresa bien vemos que hay mucha utilidad, porque hace grandes economías al encontrar solidificado el piso, no tiene que indemnizar a los propietarios y obliga a los transeúntes a usar de sus vagones para poder viajar por allí. En cambio de estas ventajas para una empresa particular, hay muchos, machísimos perjuicios para los transeúntes y para los propietarios vecinos a la vía, que no nos ponemos a enumerar porque saltan a la vista de todo el mundo, y usted, señor Secretario, con su claro juicio, se habrá hecho cargo de ellos y los habrá oído exponer más de una vez a cada una de las muchas personas de esta capital y de las poblaciones cercanas que se interesan tanto como el que más en la pronta realización de aquella obra. Los propietarios de la Sabana con quienes hablábamos sobre el particular, nos decían;

" Si no construyéndose el ferrocarril por la vía pública hubiera de quedarse en proyecto, nosotros convendríamos en que se nos inutilizase el camino ; pero estamos seguros de que esta misma Compañía, y si no cualquiera otra que se formaría en el acto, adelantará rápidamente la obra prescindiendo de aquella gracia: la fabricación de rieles en La Pradera es una garantía de ello."

Antes de pasar a otro asunto permítasenos que hagamos memoria de la primer propuesta que se hizo al Gobierno de Colombia para la construcción de una vía férrea que uniese la capital con el Magdalena en siete vueltas, hecha al Libertador por Mr. Roberto Stephenson ¹,hijo de Mr. Stephenson, propuesta que fue desoída por el General Bolívar, y que a haber sido aceptada, tal vez habría hecho que Bogotá fuese la primera ciudad de América que oyese sonar el primer pito de Stephenaou (no Fulton, como se ha dicho aquí).

El Distrito de Facatativá en cabecera de la Provincia, del Circuito". Judicial y de los Círculos de Notaría y Registro del mismo nombre. En 1843 tenía 2,239 habitantes; en 1870, 6,283, y en 1884, 9,074, y probablemente tiene hoy 11,000.

La propiedad raíz vale \$ 1.719,000, según el catastro de 1880.

Sus límites, según las personas mejor informadas que encontramos, son: por el Noroeste, con el Distrito de Subachoque, desde la quebrada del Cuero por la cima de la cordillera, con los Distritos de San Francisco y La Vega, hasta el Alto del Emparamado; de aquí se continúa por la misma cordillera hasta la peña más elevada del Aserradero; y de esta peña se baja en línea recta a un punto denominado Patio de Brujas donde se encuentra el camino nacional que divide los Distritos de Guayabal y Sasaima; de aquí en línea recta a una piedra denominada La Mogolla, en el antiguo camino de Ambalema; de este punto a otra piedra conocida con el nombre de Piedra Herrada; de ésta a la división de los terrenos llamados Alpes y Pirineos, que pertenecen los primeros a Facatativá y los segundos a Guayabal; por el Sur limita con Anolaíma, por la cima más alta de la cordillera hasta el punto llamado Peñanegra de aquí se baja a la hacienda de Paloquemado, y de ésta se pasa en línea recta a Péñablanca, cordillera que divide los Distritos de Anolaima y Zipacón ; por esta cordillera arriba hasta la parte más elevada de la peña de Manjuí; se baja por una rastra hasta el boquerón en el camino de Zipacón; se sigue éste para abajo hasta encontrar la rastra que conduce a la Chaguya, y de ésta para el Chuscal a dar con el camino que conduce de

Zipacón al Tortolero; linda con el Distrito de Boyacá hasta el puente de este nombre ; se signe por el camino hasta la puerta de Zipaquirá en el nacional; sígnese éste hasta encontrar los linderos de las haciendas de El Colegio y La Esperanza, éstos hasta el río Subachoque, y éste aguas arriba hasta la desembocadura de la quebrada del Cuero, punto de partida.

Está situado en la meseta de Bogotá, y una gran parte de su territorio es montañoso hacia el Norte y Sudoeste, por donde se encuentran grandes bosques con ricas maderas de construcción. Tanto en las faldas de las colinas como en la llanura está bastante cultivado.

Las principales montañas son : la de Manjuí, deprimida por las gargantas que dan paso a los caminos que conducen a Zipacón y Anolaima; Los Andes, Potrerolargo y Mansilla (esta última tiene una garganta por donde pasa el camino para La Vega); Bermeo y Rosal separados por el boquerón de Barroblanco. que da paso al camino de San Francisco; Sabaneta, Malabrigo y Aserradero, separadas por la garganta que da paso al camino de Occidente.

Riegan al Distrito : el río Botello, que nace en Potrerolargo y se junta con el Muña en La Esperanza, el cual tiene su origen en las peñas del Aserradero; el Botello circuye la ciudad por el Sur y por el Este hasta el puente natural llamado Las Cuevas, desde donde toma el nombre de río Facatativá. Recibe estos afluentes: Pava y Mansilla, que nacen en Potrerolargo y Mansilla, respectivamente. Todos estos ríos son vadeables en verano.

El Distrito está dividido en 19 partidos: Chnrrasi, Rosal de los Manzanos, Laguna, Malabrigo, Aserradero, Los Andes, Sorrento, Corito, Bermeo, Altamira, Tierramorada, Rosal, Moyano, Tablón, Chueca Prado, Laureles, Selva y Corso.

Los vientos reinantes son los del Suroeste, secos, y los Noroeste, lluviosos. Vecinos de Facatativa aseguran que todos los martes, que es el día en que llegan los negociantes de las tierras cálidas para asistir al mercado del miércoles, cae allí una llovizna, y por eso llaman ésta aguacero de los calentamos.

1 Roberto Stephenson vino a Santa Ana, en la antigua Provincia de Mariquita, a la edad de veintidós años, con el doctor Ricardo Niniano Cheyne, que tenía veintidós años. Este venía a establecerse a Bogotá, donde después se hizo tan célebre por grandes servicios que prestó a la humanidad doliente, y el joven Stephenson, en busca de un remedio para una consunción muy avanzada que padecía, y para la cual parece no se conocía entonces remedio en Europa, puesto que había sido desahuciado por los mejores facultativos. Mr. Roberto se encargó de la dirección de las minas de Santa Ana, y tuvo la fortuna de encontrar allí una joven inteligente, muy aficionada al arte de curar, que le prometió curarlo en el término de un año si se sometía a los remedios y régimen que ella le impusiera; el paciente se sometió, y antes del plazo señalado su mal había desaparecido para no volver a molestarlo jamás. Esperamos que nuestro querido y respetado amigo don Diego Fallón no llevará a mal que recordemos en un documento oficial una de las muchas notables curaciones que hizo su virtuosa y venerable madre.

Mientras Roberto organizaba y dirigía los trabajos de las entonces productivas minas de Santa Ana, su ilustre padre inventaba en Inglaterra, o mejor, resolvía el problema de la aplicación de la máquina de vapor a la locomoción por tierra. Esta máquina, no obstante, adolecía de graves defectos que no sabía el inventor cómo corregir, y llamó a su hijo a que le ayudase en los trabajos. Cuando Roberto volvió al lado de su padre sólo tenía veintidós años; de un golpe de vista conoció los defectos, los corrigió, varió sustancialmente los aparatos relativos a la velocidad, extremó y perfeccionó la "alta presión," y llevó la máquina a la perfección, economía y poder que constituyen hoy uno de los, más altos timbres del genio humano.

EN EL FERROCARRIL DE GIRARDOT

Girardot, marzo 11 de 1917

Voy a anotar algunas observaciones que ha hecho en este rápido viaje sobre el ferrocarril de Girardot, de las cuales no son pocas las que pueden aplicarse también al de la Sabana, pero muy especialmente se refieren a aquél. Algunas de esas observaciones son sobre irregularidades que deberían y podrían corregirse con un poco de energía y sin miedo a sultecitos que lleva a la prensa cualquiera que experimenta la menor contrariedad porque se le hacen cumplir los reglamentos.

En ningún otro tren del país o del Extranjero por donde he viajado, se permite a los pasajeros llevar en los carros destinados a ellos grandes vasijas que no puedan colocarse debajo de los asientos o en las canastillas, y mucho menos objetos extraños a aquellos que es común que lleven a la mano los pasajeros, Aquí no sucede así : pasajeros hay que llevan grandes maletas, cajas o atados muy voluminosos, canastos con frutas, tiestos con matas, mulas con pájaros, etc., y a veces un abundante equipaje completo. Y todo eso lo acomodan sobre los asientos o en los pasillos, sin que los conductores hagan la menor observación, por muy grave que sea la incomodidad que se cause. Hasta hace poco se hacía una excepción odiosa con los pasajeros de tercera, a quienes no se permitía llevar ni un diminuto atado con una muda de ropa o algunas escasas provisiones para un almuerzo.

A pesar de ser estos ferrocarriles los más frecuentados por extranjeros y gentes de valía que vienen a la capital de la República, y por muchas señoras que viajan en los carros, aun en los de primera, se permite fumar a todo el mundo; y también llama la atención el que los conductores, freneros, etc., no vayan uniformados, o siquiera divisados de cualquier modo.

El ferrocarril de Girardot viene parándose cada momento, de Zipacon para acá, como si fuera un tranvía, al frente de toda casa de propiedad de persona rica o de influencias de Bogotá, con grave perjuicio para los viajeros y considerable aumento del gasto, eso para recibir o dejar pasajeros, encomiendas o cartas, y por complacencias indebidas con aquellos individuos o porque con ellos se contrajo el compromiso de proceder en esa forma cuando convinieron, mediante indemnización pecuniaria, en permitir que se aumentara muchísimo el valor de sus tierras con el paso del ferrocarril por ellas.

Los conductores casi nunca cumplen la disposición reglamentaria de avisar a los pasajeros de cada carro el nombre de la estación a que va a llegar el tren, y por eso son frecuentes equivocaciones perjudiciales en personas que hacen el viaje por primera vez. Al pasar el túnel nunca se cierran las ventanas de los carros, de manera que con frecuencia se llenan éstos de humo, que causa graves molestias a señoras y niños.

En este ferrocarril de Girardot, cuya tarifa de fletes no es baja, comparada con las de otros, pero sí mucho si se tienen en cuenta las incomodidades y el costo de los antiguos viajes por tierra, se aforan muy acertadamente las monturas como equipajes, y no como en los del Norte y del Pacífico, donde sólo se cobra diez centavos por cada montura, sean cuales fueren su peso y la distancia que recorran, y aunque en el mismo saco que las contenga vayan otros muchos objetos extraños. Si con esto se favoreciera a la gente pobre, pase ; pero montura no cargan sino personas acomodadas.

Y ya que de aforos hablo, es bueno hacer la observación de que en el ferrocarril de Girardot no se aforan los objetos de muy poco peso y gran volumen, como ollas de barro (hasta de tamaño heroico), canastas de paja, mesas, estantes, etc., ubicándolos, sino por su peso ; y como sobre esos objetos no pueden colocarse otros porque los destruirían, sucede que un vagón lleno de ellos paga menos de la centésima parte de lo que produciría lleno con carga ordinaria.

El tren en que yo venía traía des carros para cada una de las tres clases de pasajeros, y éstos eran tan escasos, a pesar de que ya se suprimieron el tren del domingo y el de recreo, que podrían haberse acomodado holgadamente en un carro los de cada categoría. Lo propio sucedía con el tren que subía, y con el cual nos cruzamos en La Esperanza.

Ya está terminado el hotel de Cachipay (debiera ser Chaquipay, que es el nombre quichua). Este lugar de veraneo, de temperatura suave y muy buen clima, podría ser un gran recurso para las familiar no ricas de Bogotá que tienen que salir al campo, porque para allí no se necesitan vestidos especiales, como en lugares más cálidos-que es lo más costoso en esas salidas;-pero me informaron que empiezan a echarlos perder aquellas familias amigas de hacer ostentación y que para salir en diciembre, aun a Serrezuela, se creen obligadas a estrenar cada día vestidos de verano, como en tierras cálidas, y a promover parrandas muy costosas.

Aquí se signe en algo la práctica, tan común en otras empresas, de hacer uso de herramienta de trabajo ya bastante gastada, en el camino, con el pretexto de hacer economías, como si no fuera mucho más económico reponerla o afilaría con frecuencia, puesto que eso representa un valor mucho menor que el que se pierde en desgaste de fuerzas del obrero y en falta, de rendimiento de su trabajo.

En el tranvía de Bogotá están constantemente desbaratando los asfaltados y adoquinados de las calles para reemplazar los polines podridos por otros de madera de mala calidad, como eucaliptos, para repetir la operación a los pocos años. Uno de éstos cuesta de \$ 0-40 a \$ 0-45, y no dura más de tres años, mientras que uno de guayacán, que dura de doce a veinte años, sólo cuesta \$ 1-40. Por este solo cálculo se ve cuánta

economía hay en preferir las buenas maderas, y eso sin contar el valor de la obra de mano en los constantes cambios y en las reparaciones de la vía y el de, los perjuicios que sufre el material rodante. Algo parecido sucede en este ferrocarril, donde en lugar de guayacán, que cuesta acá \$ 1, se emplean traviesas de donde o cumula, que valen a \$ 0-80.

De guayacán hay todavía bastantes de tas que puso el señor Cisneros en la parte baja de esta vía. En ella se están construyendo varios muros de contención, muy sólidos y costosos, para defender la vía de derrumbamientos y de invasiones de los ríos Bogotá y Apulo.

En general, en la vía y en las estaciones se están realizando mejoras de mucha trascendencia, particularmente en la de Girardot,

El edificio de la estación, hasta hace poco tan incómodo e irregular, ha sido ensanchado de manera conveniente, y se le han hecho buenos baños y reservados para las diferentes categorías de empleados. Su almacenes, que es un gran edificio de dos pisos, con muy buena estantería, tiene en la parte baja, perfectamente clasificados y ordenados, todos los materiales y repuestos, y en la parte alta los útiles de escritorio, todo en el orden más recomendable. Pero hace falta, muchísima, para el buen orden en el servicio, y como medida de justicia, una casa de habitación para los empleados, como las tiene el ferrocarril del Pacífico en Cali Allí debe darse alojamiento a todos aquellos empleados, como conductores de trenes, maquinistas, fogoneros y freneros, que por el carácter de su oficio no pueden tener residencia fija, y a quienes en un momento dado, de día y por la noche, pueden necesitarse y deben encontrarse listo.

Un maquinista entre Girardot y La Esperanza gana \$ 60 mensuales, y entre este último punto y Facatativá, \$ 80 ; un fogonero, \$ 30, y un ayudante del fogonero, \$ 18; un conductor de tren, \$ 60. Todos ellos con obligación de trabajar cuando se les necesite, los días de fiesta y por la noche, sin aumento de la paga. Como se ve, esos delicados servicios están mal remunerados.

Pero ninguno tanto como los de los freneros, a quienes se obliga a trabajar día y noche, a la intemperie, expuestos a las consecuencias de las fuertes transiciones de las orillas del Magdalena a los páramos de la Sabana por \$ 0-53 diarios. En estas condiciones, el personal no puedo ser muy bueno.

En el ferrocarril del Pacífico, donde las transiciones son menos violentas y de menor duración, un frenero gana en las horas del día ordinario \$ 0-60, y si el trabajo es en uno festivo o por la noche, se les paga en la misma proporción, más un 50 por 100.

En la bodega encontré muchos objetos de todas clases que no han sido reclamados en ella por sus dueños o que han quedado olvidados en los carros de los trenes. Debería publicarse en los periódicos o en carteles fijados en las puertas las listas de estos objetos, y rematarse o cederse a una obra de beneficencia, sí no son reclamados en determinado tiempo.

Las exageraciones de la prensa sobre la paralización del servicio del ferrocarril, por el mal estado de las locomotoras y no se qué otras causas, hicieron que las negociantes en sal del Tolima, Huila, Antioquia, Caldas, etc., hicieran pedidos exageradamente considerables del artículo, y a pesar de esta aglomeración de carga, en las bodegas no hay demorada más que la que los dueños no han podido retirar por falta de elementos de transporte al lugar de su destino.

Quien viaje por los ferrocarriles del país puede observar que sólo el 5 o 6 por 100 de los pasajeros lleva equipaje, y como todos ellos tienen derecho a que se le transporte cierto número de kilogramos gratuitamente, y el exceso de esa cantidad hay que pagarlo al precio de la mercancías común mas alta de la tarifa resulta que casi nunca el valor de ese exceso entra en las cajas del ferrocarril, porque hay una nube de corredores de andén que andan persiguiendo a los pasajeros que tienen equipaje para ofrecerles hacerlo remesar, mediante una pequeña rebaja del valor, sirviéndose de los tiquetes de 1, 2 o 3 clases, que toman alquilados a ínfimo precio a pasajeros que no tienen equipaje. Este fraude (que por cierto no es punible, porque todo tiquete, sea de quien fuere, tiene derecho a cierto transporte libre) puede y debería corregirse suprimiendo esa franquicia y disminuyendo en la parte proporcional el valor del tiquete. Así el beneficio sería para las empresas y para todos los pasajeros en general, mientras que ahora, sólo es para unos pocos explotadores de los andenes. Así también se evitarían infinidad de fraudes que se verifican haciendo pasar como equipajes, empacados en baúles o petacas, artículos de comercio de las clases más elevadas y en ocasiones aun de prohibido transporte.

En fin, me complació encontrar que la estación, de la cual es Jefe don Mateo Franco, marcha con mucha regularidad.(Rufino Gutiérrez)