Treinta minutos de bamboleo

Chapinero IV

ALBERTO FARIAS MENDOZA

Conocemos ya los orígenes del barrio, su localización y límites y la razón de su nombre. Eso es bastante. Sabemos, también, que el Camellón de las Nieves o Camino de Tunja lo conectaba con la ciudad. Pero para complementar la historia debemos recordar, igualmente, que desde finales del siglo XVIII se resolvió extender La Alameda Vieja, vía que hoy conocemos como la carrera 13, hasta Chapinero y hacerla llegar hasta el Común, en las cercanías de Chía. Es decir, la flamante *autopista* de nuestros días.

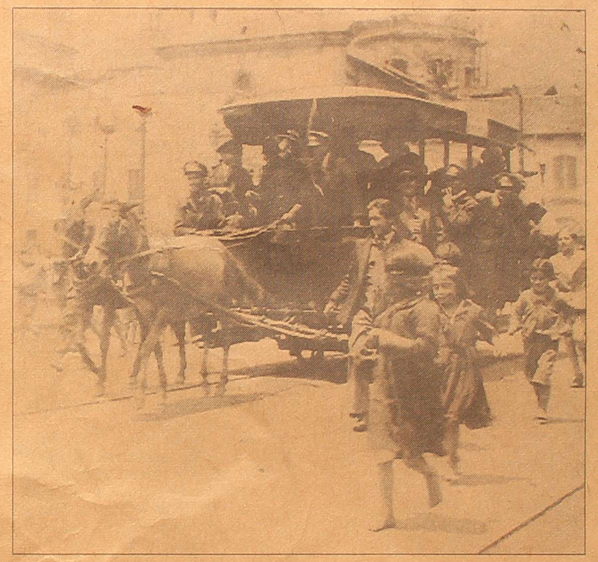
Pero resulta que ni los gobernantes vivían con los afanes que hoy tenemos, ni los presupuestos de la época eran tan holgados como los de nuestros días, lo que hizo que sólo hasta mediados del siguiente siglo se terminara de abrir un rústico camino y de construir los varios puentes que eran necesarios para cruzar los caños y pantanos que cubrían la ruta. Pero, de todas maneras, con esta vía quedaron al servicio dos caminos paralelos que unían la ciudad con el poblado: las carreras 7ª y 13 de nuestros días.

Crecían a buen paso la ciudad y su vecina población, y ahora tenían caminos que las unían, lo que incitó a las gentes a salir a pasear en estimulantes y pintorescos recorridos, perfumados por los frescos aromas de los cerros vecinos. Los vehículos preferidos, los que abundaban, eran los carros de yunta, jalados por una pareja de mansos bueyes, que a paso lento pero firme iban metiendo el carro entre los muchos huecos del camino y pisando piedras y rocas que sacudían hasta las entrañas de sus alegres y sacrificados pasajeros. Y, unos pocos coches, los cabriolés, de los más ricos, que eran la envidia de todos los paseantes.

El aumento de la población hizo pensar a los más audaces y aventureros que era el momento apropiado para establecer un servicio público de transporte. Cuenta don Tomás Rueda Vargas que fueron unos europeos, el francés Jean Gilede y el británico Henry Alford, quienes establecieron una empresa de carruajes, con oficinas en el atrio de la Catedral, bajo el nombre de "Compañía Franco-Inglesa de Carruajes de Alford y Gilede". Fue una próspera asociación; pero tiempo después la vendieron a un par de empresarios de Engativá, quienes, ni cortos ni perezosos, cambiaron sólo parte del aviso, dejándolo de esta manera: "Compañía Franco-Inglesa de Carruajes de Caipa y Tibaquirá".

Como sucede siempre con el servicio, poco a poco fueron aumentando los pasajeros, hasta cuando se hizo aconsejable ampliarlo y modernizarlo. Fue entonces cuando nació en la mente de gentes progresistas la brillante idea de establecer una empresa de transportes. Sobre unos rieles rústicos de madera, con modestos carros y bancas hechas de listones, nació el Tranvía de Mulas, halado por una pareja de estos desventurados animales, el cual iniciaba su recorrido en el parque de San Francisco, hoy de Santander, para continuar hasta San Diego, por donde bajaba a la carrera 13 y seguía, entre blasfemias del postillón y sacudones del vehículo, hacia el Teatro Caldas, situado en la calle 59. El personaje central, el postillón, naturalmente era el héroe; bajito, rechoncho y gordiflón, de jipa, ruana y alpargates, y con un cruel zurriago en la mano, iba fustigando, sin compasión, a las pobres mulitas. Todo acompañado de groseras interjecciones y palabrotas que hacían "colorearse" a las jóvenes pasajeras. Al llegar a las terminales se daba la vuelta a los espaldares de las sillas, se pasaban las mulitas al otro extremo del carro y arrancaban de nuevo, por entre los inmensos barrizales que hacían la vía casi intransitable para los peatones. Así era el Tranvía de Mulas, que nació a finales del pasado siglo, por allá en 1884 y sobrevivió hasta 1910, cuando se organizó el Tranvía Eléctrico. El que fuera, años después, el Tranvía Municipal de Bogotá, o TMB, que aquellos de mis lectores que hayan visto pasar sobre sus cabezas algunos buenos abriles recordarán que los chuscos de la ciudad lo traducían: Treinta minutos de bamboleo, TMB.

Pero, eso sí, a la historia del tranvía eléctrico hay que dedicarle capítulo nuevo, porque se incrustó, entrañablemente, en la vida de Bogotá. Desde 1910 hasta 1948. Fue una de las más lloradas víctimas del *Bogotazo*.



Los carros de yunta recorrieron Chapinero entre huecos y piedras.