

UN CAMINO CARRETERO ENTRE EL RÍO MAGDALENA Y BOGOTÁ: TRES SIGLOS Y MEDIO DE ESPERA



FERNANDO SÁNCHEZ SABOGAL

**UN CAMINO CARRETERO ENTRE EL RÍO MAGDALENA Y
BOGOTÁ: TRES SIGLOS Y MEDIO DE ESPERA**

FERNANDO SÁNCHEZ SABOGAL

Un camino carretero entre el río Magdalena y Bogotá: tres siglos y medio de espera

Edición digital: noviembre de 2024

ISBN pendiente

Última revisión: mayo de 2025

© Fernando Sánchez Sabogal

Edición

Luis Ricardo Vásquez Varela

Profesor Asociado Universidad Nacional de Colombia

lrvasquezv@unal.edu.co

Diseño de cubierta y contracubierta

Robin Beltrán Vásquez

robin.beltran28@gmail.com

Imagen de la cubierta

Fragmento de mapa del río grande de la Magdalena, desde el puerto de Ocaña hasta más arriba de la ciudad de Mariquita

Autor: Desconocido (1601)

Consejo de Indias - España

Imagen de la contracubierta

Mapa del territorio comprendido entre Bogotá y el río Magdalena para demostrar la línea del camino carretero en 1869

Autor: Posiblemente Indalecio Liévano (Litografía de D. Paredes, Bogotá)

DECLARACIÓN DEL AUTOR SOBRE CONFLICTO DE INTERESES

Declaro que el presente libro nació de una idea propia, que es de mi autoría única y que no tengo conflictos de intereses. En cuanto a la investigación correspondiente, afirmo también que es mía, sin participación de otra persona ni subvención de ninguna índole, y que se ajusta a las normas y consideraciones habituales de la cultura académica.

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, por cualquier medio, electrónico o mecánico, sin la autorización escrita del autor

TABLA DE CONTENIDO

Isagoge	11
Prólogo	17
Elucidación	19
1 Génesis	21
1.1 Capitulación de Pedro Fernández de Lugo para la conquista y población de las tierras de Santa Marta	21
1.2 Preparativos para la expedición	26
2 Santa Marta	29
2.1 El arribo	29
2.2 Expediciones por los alrededores	33
2.3 La traición de Luis Alonso de Lugo	35
3 La expedición de Jiménez de Quesada al interior del territorio	39
3.1 Los preparativos	39
3.2 Exploraciones previas al interior de la provincia de Santa Marta	45
3.3 Inicia el viaje el contingente al mando de Quesada	48
3.4 Catástrofe de la avanzada náutica	50
3.5 Reunión de los dos grupos y avance hacia el interior	51
3.6 Regresar o seguir adelante	52
3.7 Apertura del camino del Opón	53
3.8 En el país de los chibchas	55
3.9 Repaso al itinerario de la expedición	58
4 Acceso de otros contingentes por el camino del Opón tras el viaje de Quesada a España	65
4.1 Jerónimo Lebrón	65
4.2 Luis Alonso de Lugo	67
4.3 Miguel Díez de Armendáriz y Pedro de Ursúa	69
5 Algunos acontecimientos entre el 20 de abril de 1537 y el 8 de julio de 1539	75
5.1 La fundación de Santa Fe	75
5.2 Un camino para el regreso	85
5.3 La llegada de otras dos expediciones al altiplano y viaje a España de los tres líderes	87
6 Los límites del Nuevo Reino de Granada	93

7	Otros caminos para llegar a Santa Fe desde el Río Grande de la Magdalena durante el periodo colonial	103
7.1	El camino de Carare	103
7.2	El camino del río Negro o de Rionegro	146
7.3	Un camino por La Palma	165
7.4	El camino de Honda	176
8	Fin del periodo colonial sin un camino carretero entre el Río Grande y Santa Fe de Bogotá	223
9	Vehículos de ruedas en los caminos en la etapa colonial	229
9.1	Las carretas	229
9.2	Los carruajes	232
10	Los caminos entre Bogotá y el río Magdalena en el siglo XIX y los primeros años del siglo XX	239
10.1	La herencia que recibió la República	239
10.2	El camino de Carare en el siglo XIX y algunos años del XX	248
10.3	El camino de Honda en el siglo XIX y algunos años del XX	289
10.4	Un camino de ruedas entre Cambao y Los Alpes	356
10.5	Un poco de política	403
10.6	Algunos pormenores del camino carretero de Cambao durante sus primeros años de vida	412
10.7	De camino carretero a carretera	429
10.8	La carretera entre Bogotá y Girardot por Sibaté y La Aguadita	467
	Apéndices	473
	Apéndice 1. El primer automóvil que circuló por una vía carretera en Colombia	473
	Apéndice 2. Línea de tiempo desde Fernández de Lugo hasta el primer camino carretero entre el río Magdalena y Bogotá	479
	Apéndice 3. Itinerario resumido del viaje redondo de Cartagena a Santa Fe de los Tenientes Ferro y Escudero	489
	Apéndice 4. Primer plano de la provincia de Santa Fe	491
	Apéndice 5. Los planos del puente grande dibujados por Coluchini	495
	Apéndice 6. Sobre el trazado de Codazzi para una vía entre El Roble y Ambalema y algunos hechos posteriores	499

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Perfil del terreno entre Veracruz y México	12
Figura 2 - Perfil del terreno entre Cartagena y Bogotá (sin escala horizontal: son 105 leguas náuticas por el río y 18 en el tramo terrestre)	13
Figura 3 - Definición de camino carretero	19
Figura 4 - Primeros párrafos de la capitulación tomada por el Rey de España con Pedro de Mendoza en 1534	22
Figura 5 - Orden para la toma de residencia a García de Lerma	23
Figura 6 - Capitulación que se tomó con Alfonso Luis de Lugo	26
Figura 7 - Transcripción del nombramiento de Gonzalo Jiménez de Quesada como lugarteniente de la expedición	27
Figura 8 - Fragmento de la portada del documento de residencia que el oidor Infante tomó a García de Lerma	30
Figura 9 - Nombramiento de Jiménez de Quesada como líder de la expedición	40
Figura 10 - Tabula Moderna Alterius Hemisphaerii	43
Figura 11 - Tabla elaborada por Nieva a partir de la información registrada por varios cronistas, respecto de las naves que componían la flotilla original	44
Figura 12 - Provincias indígenas de Santa Marta en el siglo XVI	46
Figura 13 - El país de los chibchas	57
Figura 14 - Las rutas de las expediciones según Avellaneda	60
Figura 15 - La ruta de la expedición de Jiménez de Quesada según Ariza	61
Figura 16 - El recorrido terrestre de la expedición según Ortega Ricaurte	62
Figura 17 - “Fundación de Bogotá”, óleo de Pedro Alcántara Quijano	77
Figura 18 - Título de ciudad al pueblo de <i>Sancta Fee</i>	79
Figura 19 - Facsímil de las páginas del manuscrito donde se menciona a <i>Sancta Fee de Bogotá</i> en el siglo XVI	81
Figura 20 - Listado de poblaciones donde se relacionan consecutivamente Santa Fe de Antioquia y Santa Fe de Bogotá en el código J15	82
Figura 21 - Ley fundamental de la República de Colombia	85
Figura 22 - Mapas de Blaeu (arriba) y Janssonius (abajo)	94
Figura 23 - Carta de Colombia que representa las “posibles” primeras divisiones coloniales	95
Figura 24 - Indefinición del territorio del Nuevo Reino de Granada al momento de su creación, según Lutz	96
Figura 25 - Términos de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada	100
Figura 26 - Texto impreso de la parte del Código J15 donde se presentan los límites de la Real Audiencia de Santa Fe	101
Figura 27 - Plan geográfico del virreinato de Santafé de Bogotá	102
Figura 28 - Ubicación de los ríos Opón y Carare	104
Figura 29 - Localización de algunos sitios mencionados en el relato (sin escala)	115
Figura 30 - Portada y primer capítulo de <i>El Asiento</i>	122
Figura 31 - Encabezado del diario del alcalde de Zipaquirá	134
Figura 32 - Plano de la dirección del camino de Carare desde la Parroquia del Puente Real (hoy Puente Nacional), hasta la margen del río Carare	143
Figura 33 - Leyenda explicativa del plano de la figura 32	144
Figura 34 - Desembocadura del río Negro en el Magdalena	146
Figura 35 - Un texto de Otero D’Costa sobre el camino del río Negro, incluido en el artículo de Velandia de 1995	147
Figura 36 - El territorio de los panches	148
Figura 37 - Noticias sobre el recibo del <i>Santander</i> en Cartagena y sobre su arribo al Peñón de Conejo en su viaje inaugural	158
Figura 38 - Las operaciones de Juan Bernardo Elbers en el río Magdalena	160
Figura 39 - Nota ordenando la revocatoria del privilegio de Elbers (Gaceta de Colombia No. 412, 12 de julio de 1829)	161
Figura 40 - Trayecto del río Magdalena entre Honda y la desembocadura del río Negro	163
Figura 41 - Región noroccidental de Cundinamarca	175
Figura 42 - Cédula Real de 1572 reconociendo los servicios del capitán Olalla	182
Figura 43 - El recorrido fluvial adicional entre la desembocadura del Carare y Honda	183

Figura 44 - Bogar.....	187
Figura 45 - Champán subiendo por el Magdalena a finales del siglo XIX	188
Figura 46 - Champanes descendiendo por el río Claro.....	191
Figura 47 - Mención (posiblemente primera) que se hace a los españoles en 1565 sobre los champanes chinos	192
Figura 48 - Alcantarilla que se ha de hacer en el camellón del Puente Grande (Carlos Francisco Cabrer – 23 de enero de 1799)	208
Figura 49 - Puente Grande, concluido durante la presidencia de Villalba (1667-1672), y refaccionado por el Cabildo en 1799 y por la junta administradora del camino de occidente en 1868	211
Figura 50 - Una página del documento de la Real Cédula sobre caminos de 1610.....	214
Figura 51 - El camino de Santafé a la Villa de Honda	218
Figura 52 - Leyenda adjunta al plano del camino de Santafé a Honda	219
Figura 53 - Croquis del camino entre El Roble y el río Magdalena (1816)	226
Figura 54 - Fragmento del itinerario entre El Roble y Honda, escrito por José Pío Domínguez en junio de 1816.....	227
Figura 55 - Fragmento de la página 714 del Papel Periódico de Santafé de Bogotá No. 142, viernes 16 de mayo de 1794	231
Figura 56 - La reina María Antonieta rumbo al suplicio.....	231
Figura 57 - Cédula Real ordenando que no haya coches en ninguna parte de las Indias Occidentales.....	233
Figura 58 - Fragmento de la página 386 del libro de Cassani	234
Figura 59 - Fragmento de la declaración del escribano Francisco Navarro Peláez sobre la recepción al virrey de la Zerda	235
Figura 60 - Vías de comunicación en la Nueva Granada en los siglos XVII y XVIII	240
Figura 61 - El camino de Honda.....	241
Figura 62 - Una vista del camino entre Honda y Bogotá.....	245
Figura 63 - Conclusión de la <i>Revue Encyclopédique</i> sobre el libro de Mollien	246
Figura 64 - Paso del Alto del Sargento en el Camino de Honda a Bogotá en 1823.....	247
Figura 65 - Carta de Carare elaborada por Agustín Leland en 1838	250
Figura 66 - Primer artículo de la ley del 7 de mayo de 1845 sobre caminos nacionales.....	253
Figura 67 - Definición de los sectores comprendidos dentro de los caminos nacionales.....	254
Figura 68 - Carta dirigida por Zaldúa al secretario de Relaciones Exteriores el 11 de agosto de 1849	257
Figura 69 - Contrato de Zaldúa para construir un camino de herradura desde Vélez hasta el puerto de Bodegas en el río Carare ..	258
Figura 70 - Primeros renglones del informe de Codazzi, publicado en la Gaceta Oficial No. 1.131 del 20 de junio de 1850	259
Figura 71 - El camino propuesto de Vélez a Puerto Carare en el mapa corográfico de Agustín Codazzi.....	260
Figura 72 - Parte final del informe de Codazzi sobre el Carare.....	263
Figura 73 - Considerando y Artículo 1 de la ley del 30 de mayo de 1850 sobre el camino del Carare, ratificada ese mismo día por el presidente López.....	264
Figura 74 - Carta de Zaldúa solicitando la corrección de errores	268
Figura 75 - Invitación a contratar el servicio de navegación en el río Carare y a componer y conservar el camino en 1855	269
Figura 76 - Fragmento de la memoria dirigida por Aquileo Parra al presidente de la República en 1875	272
Figura 77 - Avance de las obras en la vía del Carare en junio de 1932	286
Figura 78 - Trabajos en el camino de Honda en 1847	293
Figura 79 - Mapa elaborado por Liévano donde incluyó la línea recomendada por Poncet desde Bogotá hasta la quebrada la Perrera.....	295
Figura 80 - Nota editorial de El Neo-Granadino del 7 de octubre de 1848.....	296
Figura 81 - Carta de Ancizar al coronel José María Acosta, jefe político de Guaduas (Gaceta Oficial No. 956 del 20 de febrero de 1848).....	297
Figura 82 - Aceptación de la contracción del contrato con Enrique París.....	302
Figura 83 - Invitación para la apertura de un camino de herradura entre Villeta y Guarumo	303
Figura 84 - Invitación a contratar el camino entre San Victorino y El Roble	304
Figura 85 - Parte inicial de la invitación a contratar la construcción del camino de Occidente entre San Victorino y El Roble	305
Figura 86 - Contrato para la construcción del camino de Occidente entre San Victorino y El Roble	306
Figura 87 - Menció de la vía hacia Honda como “camino nacional de Occidente” en 1848	308
Figura 88 - Longitud de camino aceptada hasta marzo de 1853	315
Figura 89 - Anuncio publicado en la Gaceta Oficial sobre la compra de ómnibus para servicio en la carretera de Occidente en 1853 e ilustración del ómnibus “Stephenson”	316

Figura 90 - Primera plana del neo-Granadino No. 204, del 9 de abril de 1852	321
Figura 91 - Certificaciones expedidas por dos autoridades del cantón de Guaduas	322
Figura 92 - Fragmento de un perfil elaborado por Bransby en marzo de 1853	323
Figura 93 - Resolución de rescisión del contrato de Bransby & Briceño	324
Figura 94 - Cargueros conduciendo un piano entre Honda y Bogotá en 1874	336
Figura 95 - El camino de Honda.....	338
Figura 96 - Una vista del camino de Honda (julio de 1892)	339
Figura 97 - Un desfiladero profundo y sinuoso (julio de 1892)	340
Figura 98 - En la vía hacia Guaduas (julio de 1892)	340
Figura 99 - El De Dion-Bouton que hizo el recorrido en menor tiempo y las consideraciones del jurado para otorgarle solo el segundo premio	342
Figura 100 - La barcaza de Arrancaplumas, un kilómetro aguas arriba de Honda	344
Figura 101 - Nota publicada en <i>El Nuevo Tiempo</i> el 2 de octubre de 1904	345
Figura 102 - El camino de Honda cerca de la posada <i>El Consuelo</i> (ref. 309).....	346
Figura 103 - Camino entre Bogotá y Honda (ref. 134).....	347
Figura 104 - Informe sobre los trabajos realizados en el sector Albán - Sasaima en octubre de 1908	349
Figura 105 - Mapa vial del Ministerio de Obras Públicas en 1946 (fragmento correspondiente a Cundinamarca)	355
Figura 106 - Concepto del ingeniero González Vásquez	359
Figura 107 - Artículo del periódico <i>El Foro</i> dando cuenta de la conclusión del trazado del camino de Cambao	362
Figura 108 - Carta de Juan N. González anunciando la terminación del camino de herradura (ref. 507)	364
Figura 109 - Párrafos iniciales del contrato suscrito el 14 de septiembre de 1871 entre el secretario general del gobierno de Cundinamarca y el apoderado de Nicolás Pereira Gamba	366
Figura 110 - Artículos XIV y XV del contrato del 8 de febrero de 1882.....	374
Figura 111 - Artículo XXXVIII del contrato del 8 de febrero de 1882	375
Figura 112 - La locomotora de Honda en 1900	377
Figura 113 - Decreto 183 de 1890 del gobernador de Cundinamarca	387
Figura 114 - Cuadro con las alturas y distancias de algunos puntos entre Bogotá y el río Magdalena, incluido en el informe de Nieto París	396
Figura 115 - Carros de yunta usados en el transporte de materiales para la construcción del Ferrocarril de la Sabana, similares a los empleados para subir los equipos ferroviarios desde Cambao	398
Figura 116 - Mensajes de felicitación y respuestas del 8 de agosto de 1885	399
Figura 117 - Camino carretero entre Agualarga y Cambao	400
Figura 118 - Anuncio sobre la inauguración del Ferrocarril de la Sabana el 20 de julio de 1889	401
Figura 119 - Palabras dirigidas al presidente Holguín por el gerente de la empresa del Ferrocarril de la Sabana	401
Figura 120 - Decreto No. 594 de 1885 y manifiesto del presidente Núñez.....	404
Figura 121 - Cabecera del primer número del periódico <i>La Nación</i> (15 de septiembre de 1885)	405
Figura 122 - Decreto nacional 769 de 1885	408
Figura 123 - Alocución de Daniel Aldana el 30 de noviembre de 1885	409
Figura 124 - Primera parte del decreto 53 de 1886	410
Figura 125 - Decreto del gobernador de Cundinamarca promoviendo la creación del municipio de <i>Aldania</i>	411
Figura 126 - Noticia publicada en <i>La Nación</i> el 7 de octubre de 1887	412
Figura 127 - Parte de una nota de opinión publicada por <i>El Telegrama</i> el 31 de julio de 1888.....	413
Figura 128 - Telegrama del ministro Reyes al Subsecretario de Fomento.....	415
Figura 129 - Datos suministrados por el ministro Reyes tras su visita al camino de Cambao en junio de 1888.....	416
Figura 130 - Características del camino de Cambao presentadas por Le Brun	418
Figura 131 - Vagonetas Decauville usadas en la construcción del ferrocarril de Ambalema	424
Figura 132 - Noticia publicada en <i>El Tío Juan</i> el 28 de septiembre de 1896.....	425
Figura 133 - Carro de yunta de seis bueyes subiendo equipo pesado por la cordillera andina	429
Figura 134 - Firmantes del memorial dirigido al Ministro de Hacienda el 4 de julio de 1902	430
Figura 135 - Primera parte de la entrevista con José Manuel Pérez sobre el camino de Cambao en 1904.....	433
Figura 136 - Primeras páginas del contrato suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y Tomás Germán Ribón	435

Figura 137 - Algunas tarifas de peaje autorizadas en el camino de Cambao en 1906	436
Figura 138 - Tomás Germán Ribón con algunos invitados al paseo	437
Figura 139 - Nota publicada en la Gaceta Republicana sobre la caducidad del contrato de Germán Ribón	438
Figura 140 - Distancias kilométricas entre Facatativá y Cambao	439
Figura 141 - Carta del ministro Ospina, publicada el 13 de febrero de 1927	441
Figura 142 - Noticia publicada en <i>El Nuevo Tiempo</i> el 21 de julio de 1927	446
Figura 143 - Noticia publicada en <i>El automóvil americano</i> en octubre de 1927	448
Figura 144 - Artículo editorial de <i>El Tiempo</i> sobre la carretera de Cambao	449
Figura 145 - Nota de reconocimiento de la labor del ingeniero Cortés	450
Figura 146 - Unión de las dos grandes zonas del país por carretera.....	453
Figura 147 - Parte del informe que presentó la Cámara de Comercio de Bogotá en octubre de 1927 sobre la carretera de Cambao	455
Figura 148 - Anuncios de la Liga del Comercio de Bogotá en <i>El Tiempo</i> , los días 27 (izquierda) y 29 (derecha) de septiembre de 1927	456
Figura 149 - Uno de los editoriales de <i>El Tiempo</i> del 22 de agosto de 1928	461
Figura 150 - Anuncio sobre restricciones en la carretera de Cambao.....	464
Figura 151 - Proyecto de carretera de Bogotá al Atlántico en 1920.....	464
Figura 152 - Carreteras colombianas en 1925.....	466
Figura 153 - Fragmento del esquema general de vías del país (MOP, 1934)	467
Figura 154 - Fotografía publicada en <i>Cromos</i> el 20 de diciembre de 1930.....	469
Figura 155 - Fotografía publicada en <i>El Tiempo</i> el 3 de mayo de 1934.....	471
Figura 156 - Noticia publicada en <i>El Heraldo</i> sobre el viaje de Echavarría de Bogotá hacia Antioquia a comienzos de octubre de 1899	474
Figura 157 - Párrafo de la entrevista con Pérez donde cuenta que Duperly traía en 1904 un automóvil por el camino de Cambao	476
Figura 158 - Las piezas del automóvil de Duperly arrumadas en la estación del ferrocarril de Facatativá	476
Figura 159 - El percance carretero de Duperly mencionado en dos diarios bogotanos	477
Figura 160 - Informe enviado por el cónsul norteamericano a sus superiores el 24 de octubre de 1904	478
Figura 161 - Plano de la Provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos	492
Figura 162 - Transcripción de las leyendas del plano.....	493
Figura 163 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Ubicación	495
Figura 164 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Planta y alzado	496
Figura 165 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Cimientos	497
Figura 166 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Pretils, hollado y enlosado.....	498
Figura 167 - Descripción de la ruta descubierta por Codazzi	500
Figura 168 - Informe del Gobernador de la Provincia de Bogotá Pedro Gutiérrez Lee, remitido el 21 de agosto de 1857	502
Figura 169 - Informe enviado por Codazzi el 6 de octubre de 1857	503
Figura 170 - Autorización de la comisión permanente de caminos para la construcción del camino de herradura	509
Figura 171 - Parte de informe de visita del gobernador de Cundinamarca.....	510
Figura 172 - Informe rendido el 4 de enero de 1870 por el ingeniero González Vásquez sobre el avance de los trabajos	511
Figura 173 - Ley nacional 34 del 30 de mayo de 1870.....	512
Figura 174 - Crónica del camino de herradura entre El Roble y el río Magdalena.....	514
Figura 175 - Comunicado del presidente Salgar y parte de la comitiva que participó en el recorrido de inauguración del camino de Cambao	516
Figura 176 - Carta dirigida por Nicolás Pereira Gamba a la Junta Administradora del camino de occidente el 9 de septiembre de 1870	518
Figura 177 - Saludo del gobierno del Estado de Cundinamarca a los señores Wehrhon (sic) y Lenhort por su “feliz arribo a la capital”	523
Figura 178 - Decreto del 12 de noviembre de 1870 aprobando el convenio celebrado con Wehrhan	524
Figura 179 - Artículos 66 a 70 de la ley sobre vías de comunicación del 14 de noviembre de 1870.....	525
Figura 180 - Aceptación de la patriótica oferta de Pereira	528
Figura 181 - Noticia sobre la vigencia del contrato de Pereira	529

Figura 182 - Fragmento de la carta de Manuel H. Peña publicada en el Diario de Cundinamarca	530
Figura 183 - Camacho Roldán evita dar al camino el nombre de Cambao en su memoria de Hacienda y Fomento de febrero de 1871	531
Figura 184 - Fragmento de la carta corográfica de Cundinamarca (1864)	532
Figura 185 - Mención del paso de Cambao en un documento de 1758	533

*“Tres son las principales cosas de que no puede
carecer una nación verdaderamente civilizada:
buenas leyes, buenas escuelas y buenos caminos”*

M. WINNIFRED FOX
La Hacienda, Vol. XX, Núm. VII
Buffalo, N. Y., julio de 1925

El camino es una de las más grandes instituciones fundamentales de la humanidad. Nunca pensamos en ello, simplemente porque lo damos por sentado. Lo vemos como algo tan natural, que olvidamos que alguna vez tuvo un origen y que fue creación del hombre. Es el camino el que da el marco a todo el desarrollo económico; es un soporte sin el cual sería imposible una sociedad organizada. Sin él, las personas, incluso de un mismo país, vivirían como extrañas entre sí. Su carencia es una prueba inequívoca de atraso, en tanto que su provisión, mantenimiento y preservación son pruebas infalibles de prosperidad nacional.

La orografía del Nuevo Mundo y la ausencia de caminos carreteros a su arribo, impedían el desplazamiento de las expediciones españolas en condiciones adecuadas, salvo en zonas muy concretas del interior y norte de la Nueva España y la Nueva Granada, valles chilenos, litoral peruano, litoral rioplatense, la gran pampa argentina y pocas zonas más.

Fue en las décadas finales del siglo XVI, las de máxima productividad argentífera en el yacimiento potosino, cuando aparecen los primeros testimonios sobre la carretería rioplatense. El primer paso tuvo lugar en 1583, cuando se abrió un camino carretero entre Buenos Aires y Córdoba que ulteriormente fue el camino real que continuaba hasta Tucumán y la Audiencia de Charcas.

En la llamada Nueva España, fue Veracruz la puerta de acceso hacia el interior de la confederación azteca y durante cerca de tres centurias se mantuvo como la auténtica garganta de entrada por la que se internaban hacia la ciudad de

México, sobre el lomo de las cordilleras, pasajeros y mercancías provenientes de la metrópoli¹. La geografía física de la Nueva España (figura 1), carente de cursos fluviales navegables, obligó a realizar todo el tráfico por medios terrestres. Ello exigió la construcción de gran cantidad de caminos, al punto de que al finalizar el período colonial el sistema caminero mexicano estaba formado por 55 rutas carreteras y 105 de herradura, para una longitud total de 27.325 kilómetros, de los que 7.605 admitían tránsito rodado². Uno de los últimos, si no el último camino de esta etapa fue un trayecto apto para ruedas de 115.596 varas de longitud (96,6 km), construido entre Veracruz y la actual ciudad de México de 1803 a 1812³.

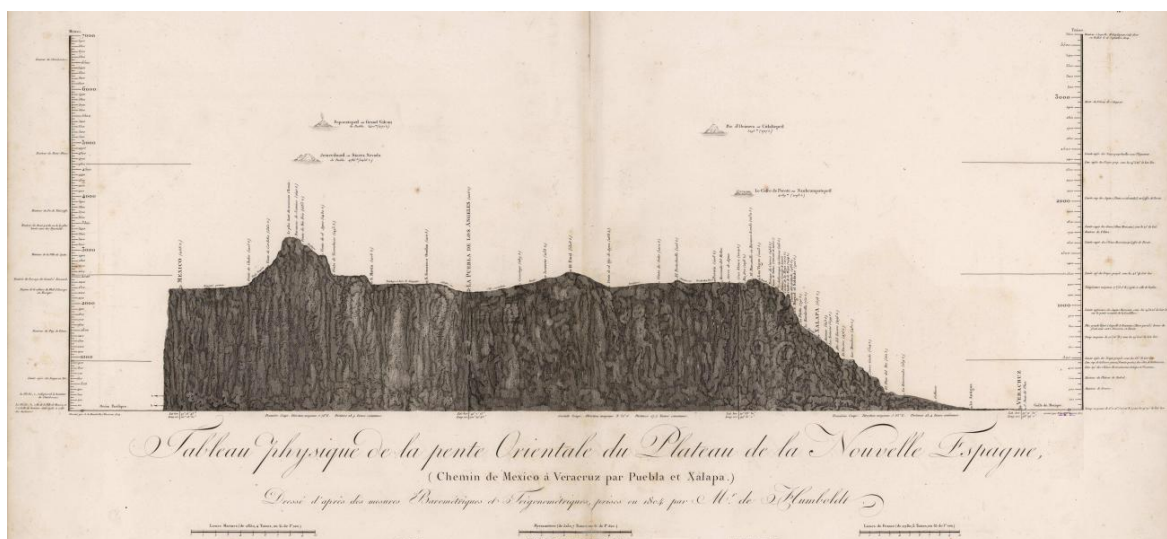


Figura 1 - Perfil del terreno entre Veracruz y México⁴

En el Nuevo Reino de Granada, el conquistador estableció su capital a una altura aún superior a la de Tenochtitlán (figura 2) y a una distancia que triplicaba la de Veracruz hasta la sede de su gobierno colonial, pero el reino neogranadino gozaba del beneficio de un río amplio y caudaloso que atravesaba el territorio de sur a norte llegando hasta el mar y que reducía a solo diez o veinte por ciento la jornada necesaria de tránsito terrestre. A pesar de esta ventaja, ni la Real Audiencia ni el posterior virreinato hicieron los

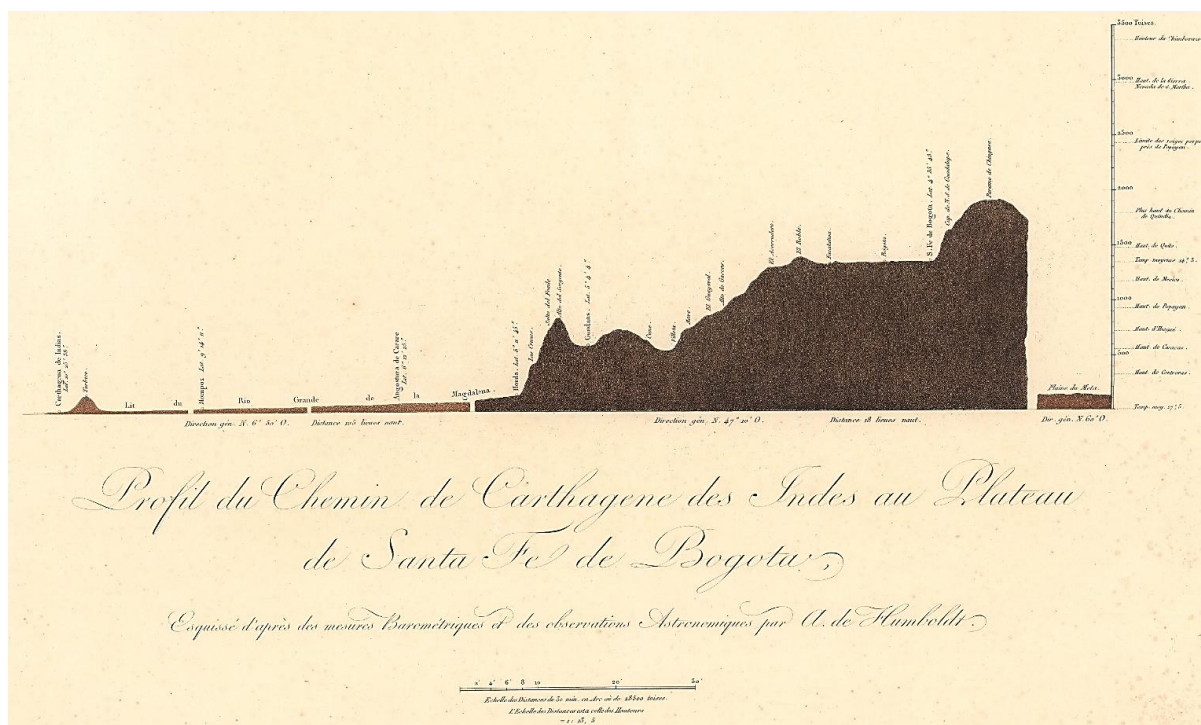
¹ RAMÓN MARÍA SERRERA, "Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas", Dirección General de Tráfico, España, 1992

² SERGIO ORTIZ HERNÁN, "Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica", SCT, 1974

³ ÁNGEL JOSÉ FERNÁNDEZ, "Construcción del camino a la rueda por Xalapa y Perote, 1803-1812", ULÚA 17, Universidad Veracruzana, junio 2 de 2015

⁴ A. DE HUMBOLDT, "Atlas geográfico y físico de la Nueva España", Imprenta de Paul Renouard, Paris, MDCCCXXVII

esfuerzos necesarios para proveer un camino de ruedas entre la arteria fluvial y Santa Fe durante los casi tres siglos de ocupación de este territorio. Pero aún más triste fue el hecho de que la República tardó casi otra centuria en dar una solución, circunstancial, modesta y más provisional que definitiva a esta necesidad. Sobre las tribulaciones para lograr este primer camino carretero entre el río grande de la Magdalena y Bogotá es que trata este documento, dedicado a la memoria de los ingenieros que cerca del final del siglo XIX convirtieron esa quimera en realidad con el apoyo del autocrático gobernador de Cundinamarca Daniel Aldana.



(HDI), así como los índices de calidad de la infraestructura general y carretera, han aventajado histórica y holgadamente los colombianos. Colombia tan solo los supera en el coeficiente de Gini que, por infortunio, indica mayor desigualdad entre más alto sea su valor numérico.

En junio de 1927 dijo John N. Willys en el cuarto congreso internacional de cámaras de comercio en Estocolmo, que *"Los caminos de los Estados Unidos no se deben al hecho de que el país sea tan rico. Esta nación es rica porque ha construido caminos"*. Un siglo ha pasado desde entonces y ya nadie pone en entredicho que los países que han alcanzado mayores niveles de desarrollo y bienestar social son aquellos que han construido más y mejores caminos.

FERNANDO SÁNCHEZ SABOGAL

Ingeniero civil

Noviembre de 2024

SOBRE EL AUTOR



Ingeniero civil, egresado de la Universidad Nacional de Colombia, con cursos de posgrado en las Universidades del Cauca y Buenos Aires y de formación avanzada en la Universidad de Texas

Exfuncionario del Ministerio de Obras Públicas y del Instituto Nacional de Vías y consultor en ingeniería de pavimentos

Interventor del programa de implantación de la técnica de las emulsiones asfálticas en Colombia y de la Investigación Nacional de Pavimentos

Docente de pavimentos en cursos de pregrado y posgrado en varias universidades del país durante más de 25 años

Autor de los primeros libros escritos en Colombia dirigidos a la enseñanza de la teoría y el laboratorio de pavimentos y conferencista sobre el tema en foros nacionales e internacionales

Gestor de las primeras especificaciones generales de construcción de carreteras y de las normas de ensayo de materiales del Instituto Nacional de Vías y asesor en algunas de sus actualizaciones

Director de los trabajos para la actualización de la *“Guía para el Diseño de Obras de Rehabilitación de Pavimentos Asfálticos”* (2007), del *“Manual de Drenaje para Carreteras”* (2009) y del *“Manual de Mantenimiento de Carreteras”* (2015) del Instituto Nacional de Vías

Entre los reconocimientos recibidos por su ejercicio profesional se encuentran el premio *“Maestros de la Vialidad Argentina”*, otorgado por la Asociación Argentina de Carreteras en 1993, la *“Mención de Honor Diódoro Sánchez 2023”*, entregada por la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la *“Orden al Mérito Julio Garavito”* en el grado de Cruz de Comendador, concedida por el gobierno nacional en 2006

Prólogo

La intención del autor no ha sido la de escribir una *“historia”*, por cuanto su exigua formación humanística, sus limitados conocimientos, su parca retórica y la escasa bibliografía a su disposición no le permiten hacerlo. Ciertamente, también, que posiblemente el tema escogido para elaborar este documento no diera para escribir una. Tampoco ha pretendido hacer elucubraciones en búsqueda de relaciones entre los procesos de poblamiento, la conformación de las vías, el surgimiento del intercambio comercial y los servicios de transporte, ni analizar el papel del desarrollo de la infraestructura vial en la historia social nacional.

La idea fue mucho más simple: reunir hechos básicos y ciertos sobre la provisión y uso de algunos caminos que conducían desde el río Magdalena hasta la capital durante la etapa colonial y el primer siglo republicano, con el fin de conformar un relato lo mejor hilvanado posible en relación con el título del documento. En ese orden de ideas, el autor se ha limitado a tomar, con el mayor respeto, la mínima información necesaria de publicaciones reconocidas y presumiblemente confiables, que le permita estructurar un escrito adaptado a lo que pretende relatar. Por tal motivo, se encontrarán a lo largo del texto infinidad de párrafos entrecomillados con las citas pertinentes que acreditan a quienes antaño o hace poco los escribieron. Hay, también, párrafos que si bien se basan en documentos existentes no se han entrecomillado, por cuanto su redacción, mas no el fondo del relato, se ha modificado para ajustarlos a las necesidades y al estilo del autor.

Agradeciendo de antemano la indulgencia tanto de los autores de los valiosos documentos que sirvieron de referencia como, por supuesto, de los lectores de éste, el autor se acoge, por esta única vez, a la llamada segunda ley de Montejo: *“Copiarle a uno es plagio, copiarles a muchos es investigación”*.

A los fines de este documento, el término *camino carretero*, antaño también llamado *de ruedas*, tiene el significado que muestra la figura 3⁶. Por su parte, la palabra *carretera* ha de entenderse en acuerdo con la definición de la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC): “*Línea de comunicación que emplea una superficie estabilizada, diferente de los raíles y pistas de aviación, destinada esencialmente para su uso por vehículos a motor que se desplazan sobre sus propias ruedas*”⁷.

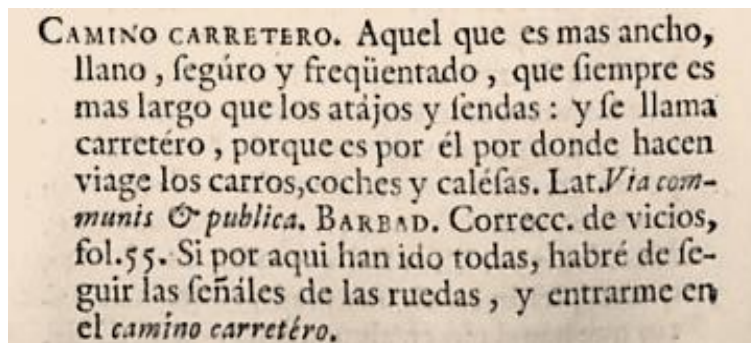


Figura 3 - Definición de camino carretero

⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, “*Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*”, Tomo Segundo que contiene la letra C, Imprenta de Francisco del Hierro, Impresor de la Real Academia Española, Madrid, 1729

⁷ <https://www.piar.org/es/actividades/Diccionario-Vial-Terminologia-Transporte-Carretera/ficha-termino/67953-es-carretera>

1.1 Capitulación de Pedro Fernández de Lugo para la conquista y población de las tierras de Santa Marta

Muy a placer se encontraba don Pedro Fernández de Lugo (mencionado en algunos documentos de época como Hernández de Lugo) a sus cincuenta y cuatro años como segundo Adelantado de Canarias y gobernador de las islas de Tenerife y La Palma al comenzar la cuarta década del siglo XVI, cuando las nuevas sobre los descubrimientos en la parte meridional del continente americano despertaron tanto su curiosidad como su codicia. Decidió, entonces, presentar una súplica de capitulación para la conquista del Río de la Plata a finales de 1530 o principios de 1531, tras oír las primicias sobre las riquezas de esa región y la leyenda de la *sierra de la Plata y las tierras del rey blanco*, difundidas por miembros de la expedición de Sebastián Caboto que habían regresado a España en julio de 1530. El trámite de su súplica se estancó varios años, hasta que la Corte decidió rechazarla, por cuanto sus pretensiones sobrepasaban lo que la Corona estaba dispuesta a otorgarle como merced. En su lugar, el privilegio se entregó el 21 de mayo de 1534 a Pedro de Mendoza (figura 4), quien se ofreció a conquistar el río de la Plata sin ninguna condición que la Corona considerase onerosa.

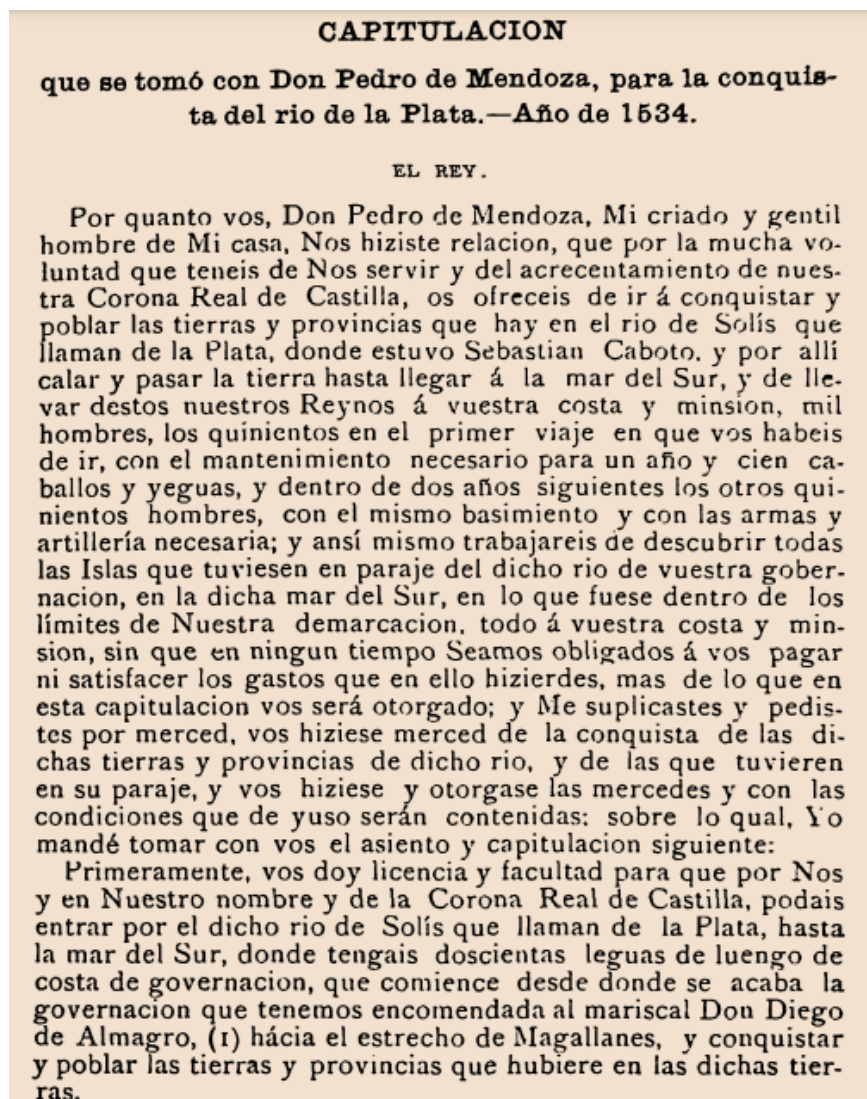


Figura 4 - Primeros párrafos de la capitulación tomada por el Rey de España con Pedro de Mendoza en 1534⁸

Esta decisión de la Corte convirtió a Fernández de Lugo en un gobernador indiano frustrado, máxime luego de enterarse de que el 14 de enero de ese 1534 había llegado Hernando Pizarro a Sanlúcar de Barrameda con el fabuloso tesoro de Cajamarca. Sin embargo, no pasó mucho tiempo antes de que la suerte le brindase otra oportunidad. Conocida por los informantes que el Adelantado tenía infiltrados en la Corte, la noticia de que el 18 de abril se había expedido en Toledo una Cédula Real dando instrucciones para hacerle un juicio

⁸ "Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía", Tomo XXII, pp. 350-360, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1874

de residencia⁹ al gobernador de la provincia de Santa Marta, García de Lerma (figura 5), la que derivaría inexorablemente en su destitución ante el volumen y contundencia de las pruebas en su contra, dieron ellos aviso a Fernández de Lugo de la segura y próxima vacante para que la pretendiese con buenas perspectivas de conseguirla, por tener entendida la Corte la razón que le asistía a causa de la desazón con que se hallaba don Pedro debido al fracaso recién padecido.

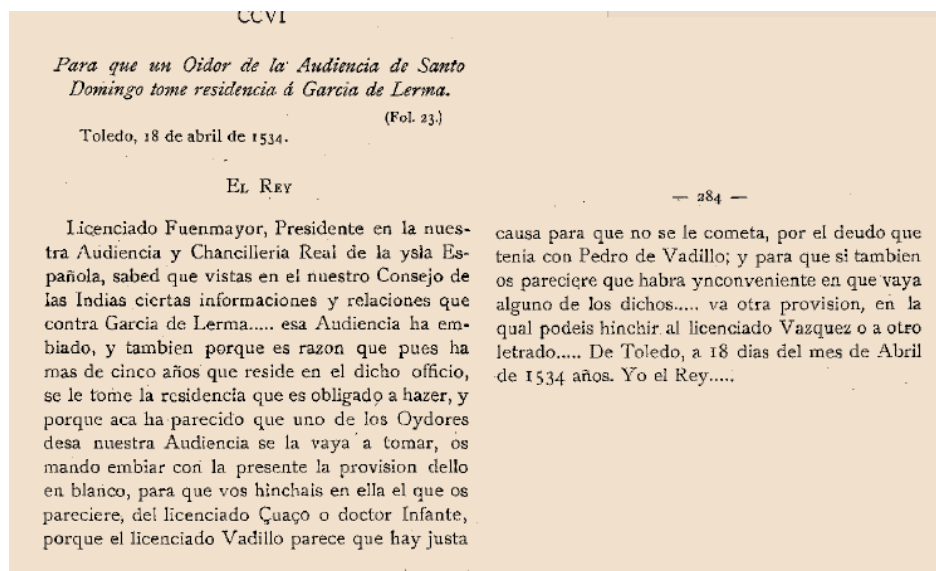


Figura 5 - Orden para la toma de residencia a García de Lerma¹⁰

La nueva aspiración, aparentemente apresurada de Fernández de Lugo por el gobierno de la provincia de Santa Marta, no obedeció, sin embargo, a que estuviese buscando con desespero el primer gobierno indiano que vacase, sino, sencillamente, porque creía que el río Magdalena era la mejor forma que tendría a su alcance para penetrar hasta la mítica *Sierra de la Plata*, aventura que le permitiría resarcirse del descalabro sufrido al serle negada la posibilidad de conquistar y poblar las tierras y provincias del río de la Plata.

Confiando en que esta opción le abría un nuevo camino para equiparar las hazañas que de Cortés y Pizarro se aplaudían por aquel tiempo en toda España,

⁹ Dice el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico que un juicio de residencia es una “*inspección sobre el ejercicio de los oficios públicos a que estaban sometidos todos los oficiales públicos castellanos a partir del siglo XIV*”, y que este procedimiento se consolidó mediante la Pragmática de 1500, debiendo someterse a él todos los oficiales asentados en América, incluso los Virreyes. Una Pragmática era una disposición con fuerza de ley general, cuya finalidad era reformar algún daño o abuso

¹⁰ “*Cedulario de las provincias de Santa Marta y Cartagena de Indias (siglo XVI)*”, Tomo primero. Años 1529 a 1535, pp. 283-284

sumado a ello el buen ánimo que le habían producido los relatos de Francisco Lorenzo, antiguo soldado de Bastidas en Santa Marta que por entonces se encontraba en Tenerife, sobre las riquezas que abundaban en aquella provincia, el 2 de septiembre de 1534 Fernández de Lugo otorgó un poder a su hijo Alonso Luis Fernández de Lugo, conocido también como Luis Alonso de Lugo y Alfonso Luis de Lugo, para que, en su nombre, presentase a la Corona una súplica capitulada para obtener ese encargo.

A Fernández de Lugo lo estimulaba particularmente el hecho de creer en la alucinación samaria de aquel a quien ahora pretendía reemplazar. Años antes, García de Lerma había puesto en marcha el mito de que, a través del río Magdalena, Santa Marta se comunicaba con la sierra donde nacía el complejo fluvial del río de la Plata. La imagen geográfica de Lerma sobre el Magdalena no correspondía, por supuesto, a la realidad que el tiempo se encargaría de demostrar. En varias cartas que dirigió al Rey, Lerma manifestó su convicción sobre el asunto. En una fechada el 9 de septiembre de 1532, expresó: *“... créese que podrán subir (por el Río Grande) los navíos y bergantines muy arriba, tanto ques (sic) porque se hallará cosa muy rica. Porque subiendo ciento y cincuenta leguas por el río arriba, se pone por debajo de la línea y están en el mismo paraje que está ahora Pizarro en el Perú. Y corriendo siempre al Sur pónense en la mejor tierra, de más ricas cosas que hay en lo descubierto, y desvíase mucho de Pizarro ...”*¹¹. En otra carta fechada en 1534, que se menciona más adelante, insiste en su idea. En otras palabras, García de Lerma suponía que, visto desde la costa caribe, el río Grande de la Magdalena subía hacia el interior de Sudamérica, atravesaba la línea ecuatorial y continuaba hacia el sur, alcanzando la latitud del Perú, donde en ese momento se encontraba Pizarro. Creía, además, que el río se prolongaba aún más al sur, desviándose entonces de la longitud del Perú para llegar a la mejor tierra, de más ricas cosas que hay en lo descubierto, que no podía ser otra que la *Sierra de la Plata* (el Potosí boliviano)¹².

Luis Alonso de Lugo puso a consideración de la Corona la súplica de capitulación el 16 de noviembre de 1534 –esta vez con menos exigencias que

¹¹ JUAN FRIEDE, *“Documentos inéditos para la historia de Colombia”*, Tomo II, página 318, Academia Colombiana de Historia, Bogotá, 1955

¹² MANUEL LUCENA SALMORAL, *“La capitulación de Fernández de Lugo para Santa Marta y su relación con la conquista del Río de la Plata”*, Primer Coloquio de Historia Canario Americana, Las Palmas de Gran Canaria, 1976

la presentada por su padre para el río de la Plata años atrás— y el Rey Carlos I de España, también Carlos V del Sacro Imperio Romano Germánico, concedió al hijo, en representación de don Pedro, el asiento y la capitulación el 22 de enero de 1535 (figura 6). Dio la casualidad de que ese día aún no había partido de Santo Domingo hacia Santa Marta Rodrigo Infante, el oidor a quien se ordenó adelantar el juicio de residencia a García de Lerma. Su partida se produjo el día siguiente, 23 de enero¹³.

En el articulado del convenio de capitulación con la Corona, don Pedro se aseguró al menos una porción ilimitada de terreno por el sur de la provincia, hasta llegar a la Mar del Sur —el océano Pacífico—, lo que daba muestra de la falta de conocimientos geográficos por aquel entonces. También obtuvo, entre otros derechos, el que el título que recibiría de Adelantado de las tierras descubiertas pasara a su muerte a manos de su hijo. El Rey también hizo merced a Luis Alonso de un codiciado hábito de Santiago, *“en atención de su calidad y de los servicios hechos por el padre en la conquista de la isla de la Palma y guerra marítima de moros en las costas de África y Canaria”*¹⁴. La concesión del hábito de una Orden Militar constituía en aquella época un privilegio, por el halo de poder y prestigio social que suponía su ostentación.

¹³ FRAY CIPRIANO DE UTRERA, *“Historia militar de Santo Domingo”*, Tomo I, página 277, Segunda edición, Bibliófilos Banreservas, Santo Domingo, R. D., agosto de 2014

¹⁴ LUCAS FERNÁNDEZ DE PIEDRAHITA, *“Historia general de las conquistas del Nuevo Reino de Granada”*, Libro Tercero, Capítulo V, página 68, Edición hecha sobre la de Amberes de 1688, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1881

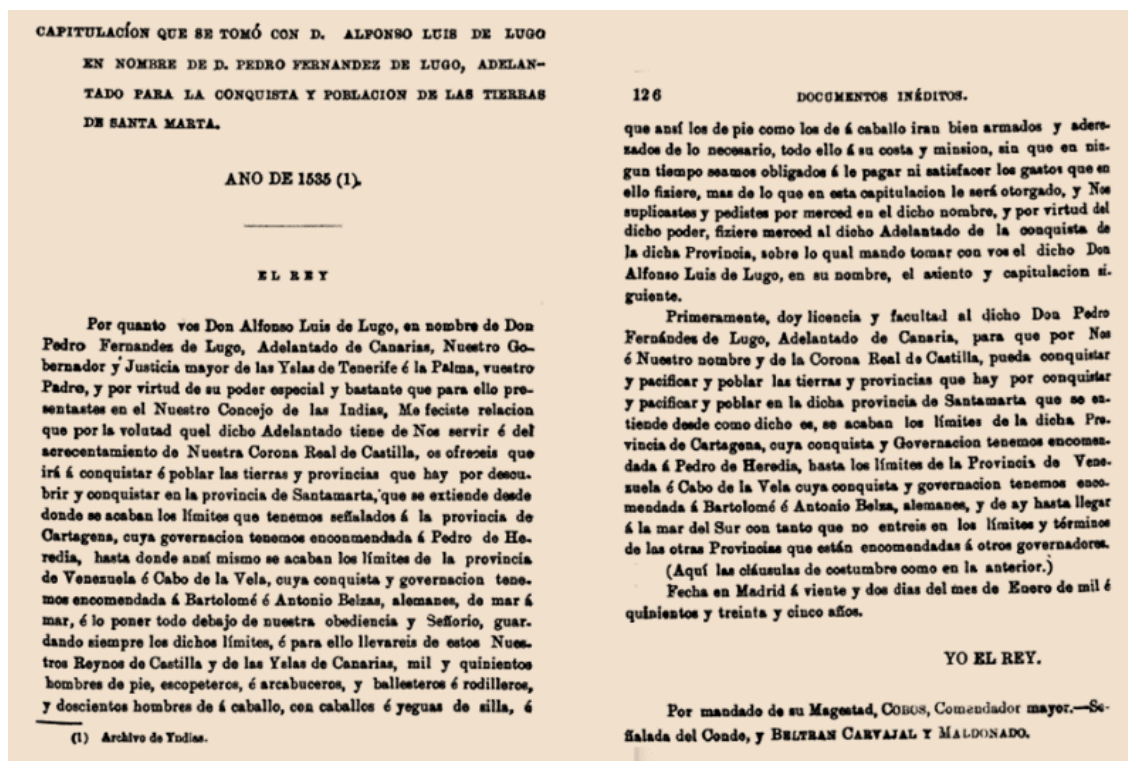


Figura 6 - Capitulación que se tomó con Alfonso Luis de Lugo¹⁵

1.2 Preparativos para la expedición

Obtenido el privilegio, padre e hijo dedicaron casi un año a la organización de la expedición. Para ello, el padre *“tuvo que concertar muchos tratos, la mayoría bastante desfavorables económicamente para él, pero que consideraba meros obstáculos a salvar para llegar al objetivo de la conquista de aquel territorio inexplorado”*¹⁶. Un hecho importante y definitivo a los fines de este relato, es que el 10 de noviembre de ese 1535 don Pedro otorgó carta de nombramiento como lugarteniente, así como de justicia mayor –por su condición de licenciado en Derecho– a Gonzalo Jiménez de Quesada. Equivalente al Asesor Jurídico de las actuales plantas de personal (figura 7).

¹⁵ “Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía”, Tomo XXII, Cuaderno I, pp. 406 - 433, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1874. El original de la capitulación se encuentra en el Archivo General de Indias, Signatura: INDIFERENTE,415,L.1,F.55R-61R. Una copia completa de ella fue publicada por la Academia Nacional de Historia en las páginas 264-275 de su Boletín de Historia y Antigüedades (BHA) No. 173 de marzo de 1926

¹⁶ MARIANO GAMBÍN GARCÍA, “Sevillanos y andaluces en la colonización canaria y en la conquista de América”, XX Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas de la Gran Canaria, 15 a 19 de octubre de 2012

47.—Santa Cruz, 10 de noviembre.

“Sepan quantos esta carta vieren cómo yo, don Pedro Hernandes de Lugo, Adelantado de las islas de Canaria e de la provincia de Santa Marta e Governador perpetuo de las islas de Thenerife e La Palma e de la dicha provincia de Santa Marta de mar a mar e Capitán general della por Sus Magestades: otorgo e conosco por esta presente carta que doy e otorgo todo mi poder conplido, libre, llenero, bastante segund que lo yo he e tengo e de derecho mejor puede e debe valer, a vos el liedo, G.^o Ximenes, qu'estáis presente, especialmente para que scáis mi Lugarteniente en la dicha provincia de Santa Marta, así en la ciudad e pueblo donde yo residiere como en todas las otras partes, poblados e despo-blados de toda la dicha provincia de Santa Marta, e para que podáis traer e traigáis vara de justieia en toda la dicha provincia y en qualquier parte della, e oír e librar todos e qualesquier pleitos e cabsas, ceviles e criminales, que subcedieren e obieren en la dicha provincia, así entre las personas de guerra que yo llevo e tuviere para hacer la dicha conquista como en todas las demás, vecinos e moradores, estantes e abitantes en la dicha provincia, así gente de guerra como de paz, e para que en las dichas cabsas e qualquier dellas podáis sentenciar e sentencéis a todas, e qualesquier sentencias interlucatorias e definitivas que hallardes por justicia e aquéllas llevar e llevéis a debida execución con hefeto tanto quanto con fuero e derecho hallardes; e quan conplido e bastante poder como yo he e tengo para lo que dicho es de Sus Magestades, todo ello doy e otorgo a vos el dicho liedo, con todas sus incidencias e dependencias, mergencias, anexidades e conexidades; e si es necesario vos relievio de toda carga de satisfadación, fiadoría e cabeción so la cláusola de derecho “Judiciun sub te judicatum solvi”, con todas sus cláusolas para lo aver por fee. E obligo mi persona, bienes raíces e muebles, avidos e por aver.

Fecha la carta en el lugar e puerto de Santa Cruz, qu'es en la isla de Thenerife, en diez días del mes de noviembre año del nacimiento de nuestro Salvador Jesuxpto. de mill e quinientos e treinta y cinco años. E firmólo de su nonbre. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es: el bachiller Alonso de Belmonte e Diego Santos e Francisco Calderón, vezinos desta dicha Isla.”—“El Adelantado”. (f.^o 718).

Figura 7 - Transcripción del nombramiento de Gonzalo Jiménez de Quesada como lugarteniente de la expedición

De la Rosa Olivera¹⁷ estima que la salida de la expedición se produjo “*para después del 28 de noviembre, ... aunque al menos desde el día 3 de este mes se hallaban en el puerto de Santa Cruz las tres naos contratadas por don Alonso Luis en Sevilla*”¹⁸. Fernández de Lugo llegó a las playas samarias con su contingente en los primeros días de enero del año siguiente. Según relataron Juan de San Martín y Antonio de Lebrija, capitanes de la expedición, esta llegó “*con ochocientos hombres, poco más o menos, en dos días de enero de mil e*

¹⁷ LEOPOLDO DE LA ROSA OLIVERA, “Don Pedro Fernández de Lugo prepara la expedición a Santa Marta”, Anuario de Estudios Atlánticos, 5, 1959

¹⁸ El historiador colombiano Ernesto Restrepo Tirado, generalmente muy desatinado con las fechas, menciona en la página 99 de la Primera Parte de su libro “Historia de la provincia de Santa Marta” (1929), que “la expedición se hizo a la vela en Tenerife el 3 de noviembre de 1535”. Esta afirmación no corresponde a la realidad. Sobre ella, de la Rosa dice categóricamente que “Restrepo, no sabemos con qué fundamento, fija la del 3 de noviembre”

quinientos e treinta e seis años”¹⁹. Para los cronistas Fernández de Piedrahita²⁰ y Aguado²¹ el pelotón ascendió a *“mil y doscientos hombres”*. En ese instante, el nuevo Adelantado, Gobernador y Capitán General de la provincia de Santa Marta tenía sesenta años. Su hijo, aparentemente sin cargo fijo, aunque de la Rosa (ref. 39) le otorga el de *“capitán de guerra”*, tenía veintinueve.

¹⁹ GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, *“Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano”*, Tomo Primero de la Segunda Parte, Libro XXVI, Capítulo XI, página 357, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1852

²⁰ Ibidem 14

²¹ FRAY PEDRO DE AGUADO, *“Recopilación historial”*, Biblioteca de historia nacional, Volumen V, página 58, Imprenta Nacional, Bogotá, 1906

2 Santa Marta

2.1 El arribo

En Santa Marta, Fernández de Lugo “*fue resçebido al offiçio, é tomó las varas de la justicia, é començó á exercer la administracion della*”²². Quien encabezó el comité de recepción fue Antonio Bezos²³, encargado de los asuntos de la gobernación por caso fortuito. Bezos había llegado a Santa Marta como teniente general del oidor Rodrigo Infante, quien un año antes había sido delegado por la Real Audiencia de Santo Domingo como juez de residencia de García de Lerma (figura 8) y gobernador interino, pero regresó a la isla a finales de agosto de 1535 (no de 1534 como afirma Becker²⁴) aduciendo motivos de salud –que debieron ser ciertos, puesto que falleció en Santo Domingo pocos meses después–, aunque hay historiadores que consideran que también lo hizo para librarse del juicio de residencia que habría de tomarle Fernández de Lugo y que su conciencia le decía que no podría salir bien^{25,26}. La orden de toma de residencia contra Infante, que nunca se haría efectiva ante la ausencia de éste, se expidió en Madrid el 8 de diciembre de 1535.

²² Ibidem 19, Libro XXVI, Capítulo IX, página 352

²³ ERNESTO RESTREPO TIRADO, “*Historia de la provincia de Santa Marta*”, Primera Parte, Conquista, página 99, Imprenta y librería de Eulogio de las Heras, Sevilla, 1929

²⁴ JERÓNIMO BECKER, “*Notas al capítulo undécimo*” de la “*Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*” de Fray Pedro de Aguado, Tomo I, página 121, Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, Madrid, 1916

²⁵ Ibidem 24, página 121

²⁶ JOAQUÍN ACOSTA, “*Compendio histórico del descubrimiento y colonización de la Nueva Granada en el siglo decimosexto*”, Segunda Edición, página 101, Librería Colombiana Camacho Roldán & Tamayo, 1901

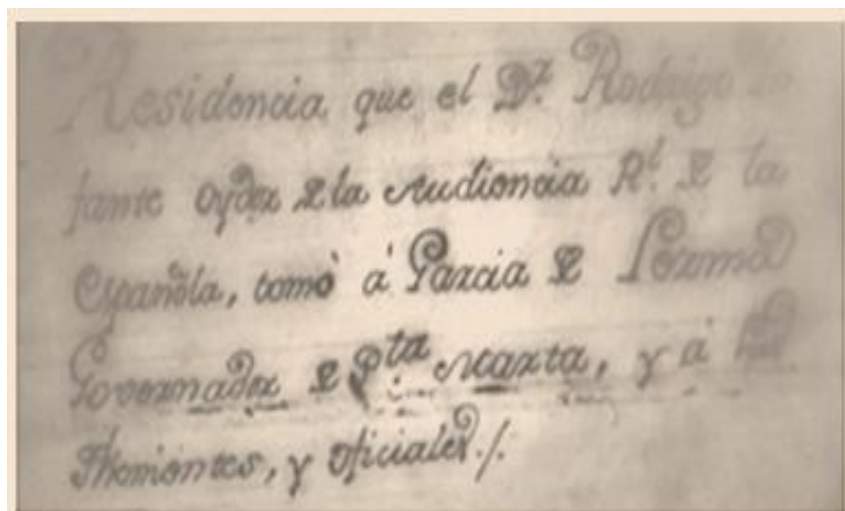


Figura 8 - Fragmento de la portada del documento de residencia que el oidor Infante tomó a García de Lerma²⁷

“Las seis expediciones que crearon o colonizaron el Nuevo Reino fueron organizadas siguiendo un modelo militar. (...) Entre esta gente se encontraban cirujanos, boticarios, veterinarios o cuidadores de caballos, herreros y artesanos como carpinteros, calafateadores, curtidores, macheteros y otros que se podían encargar no sólo del mantenimiento de todo lo que llevaban, incluidos vestidos y armas, sino hasta de hacer herramientas y construir naves y puentes. También, entre ellos se encontraba el escribano, que registraba cualquier acontecer con significado legal; el tenedor de bienes de difuntos, que se encargaba de los bienes dejados por estos; los tres oficiales reales —contador, tesorero y veedor— quienes a nombre del rey colectaban impuestos y llevaban cuenta de todo valor quitado a los indígenas y que iba a parar a un fondo común que sería al final repartido entre todos los expedicionarios. Entre ellos también se encontraban, aunque sin título militar, los clérigos, que proveían soporte moral y guía espiritual a los conquistadores y quienes a veces protegían a los americanos de los europeos”²⁸.

El panorama que encontraron Fernández de Lugo y su gente al arribar a tierra firme debió parecerles desolador. Salvo el encanto del paisaje y la calidez de las aguas marinas, poco importantes para el grupo pues el turismo no era su objetivo, la opulencia y las riquezas que le había descrito Lorenzo a Lugo en Tenerife brillaban por su ausencia. El asombro y la tristeza que sobrecogieron a los recién llegados ante el miserable aspecto de la insignificante villa, compuesta por un reducido número de chozas pajizas en las que no cabría siquiera la tercera parte de la gente que venía de ultramar con el Adelantado,

²⁷ En las páginas 239 y 240 del Boletín de Historia y Antigüedades (BHA) No. 293-294 (marzo-abril de 1939) de la Academia Colombiana de Historia hay algunos datos sobre la residencia que le tomó Infante a García de Lerma. Dice allí que éste falleció en Santa Marta “el 6 de febrero de 1535, seis días después de pregonada la residencia”. La fotografía de la figura 8 fue tomada por el autor al rollo de microfilmación clasificado como GI-0082 por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH)

²⁸ JOSÉ IGNACIO AVELLANEDA NAVAS, “La vida cotidiana en la conquista”, Primera Parte de la “Historia de la vida cotidiana en Colombia”, editada por Beatriz Castro Carvajal, [recurso electrónico], Ministerio de Cultura, Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá D. C., diciembre de 2016

debieron ser inenarrables. Tan solo había allí unos cuantos castellanos flacos, amarillentos y pobremente vestidos que se defendían precariamente de los frecuentes ataques de los indios, sin tener siquiera la fuerza suficiente para tomar la iniciativa.

El descubrimiento del Perú había puesto en grave peligro desde años atrás la existencia de Santa Marta. Durante el gobierno de Lerma llegaron las noticias sobre el desembarco de Pizarro en 1532 y del expolio del inmenso tesoro de Atahualpa en el año siguiente. Atraídos por la ambición, *“los inconstantes conquistadores amenazaban con abandonar –y a veces abandonaban– las tierras ‘pobres’ de la gobernación, para participar en el despojo de las ‘ricas’ del Imperio Incaico. Para evitar la despoblación del territorio, sosegar, distraer y atraer al mismo tiempo a las gentes, Lerma no tuvo otro remedio que entregar ya el gobierno del país a sus capitanes”*²⁹. Estos se entregaron, entonces, a toda suerte de violencias contra los indios vecinos de Santa Marta, porque Lerma ni podía contenerlos, ni se sentía a disgusto con una tolerancia que le reportaba pingües ingresos personales, pues recibía parte del oro que juntaban sus capitanes por tributos o pillaje. Pero esta política de tierra arrasada también tuvo un alto precio para los invasores. No solo se ganaron la hostilidad de los indios, sino que, además, al huir estos en masa hacia las sierras, se produjeron *“insolubles dificultades, ante todo, con referencia al abastecimiento de víveres de la colonia que dependía en gran parte de la existencia de labranzas indígenas, cuyo producto se obtenía mediante tributo, ranqueo o trueque. Estas labranzas, una vez abandonadas por los indios, se perdían, siendo en pocos meses invadidas por la ubérrima selva tropical (...). A la muerte de García de Lerma, acaecida a principios de 1535, no hubo una sola tribu de importancia que tuviera relaciones pacíficas con los españoles, y la colonia (Santa Marta), mermada su población española por hambre, enfermedades y guerras, estaba prácticamente deshecha”*³⁰.

La situación de los colonos y de la villa misma venía siendo desesperada, como lo reconoció el oidor Infante en una carta que envió a la Real Audiencia el 13 de mayo de aquel año 1535. Pero aún menos cómoda era la situación que vivían los indios debido a la presencia de los castellanos. *“La mayor parte de*

²⁹ JUAN FRIEDE, *“Descubrimiento del Nuevo Reino de Granada y fundación de Bogotá (1536-1539)”*, página 25, Imprenta del Banco de la República, s/f

³⁰ Ibidem 29

esta tierra está alzada”, escribió en una carta del 31 del mismo mes y año a Carlos V el religioso dominico fray Tomás de Angulo, a quien el rey había enviado a Cartagena como obispo y protector de los indios: “y los indios muy escandalizados a causa de las crueldades de los cristianos, los cuales por donde quiera que van queman con sus pies las hierbas y la tierra por dó (sic) pasan, y ensangrientan sus manos matando y partiendo por medio niños, ahorcando indios, cortando manos, y asando algunos Indios e Indias, o porque los llevan por guías y les yerran el camino, o porque no les dicen dónde hallarán oro; que éste es su apellido, y no el de Dios y V. M. Y así se despuebla toda esta tierra, que no hay en ella sino muy poquitos pueblos de Indios que estén de paz: y aun estos cada día viendo las opresiones de... los Cristianos se rebelan Si estas cosas... no se remedian ... quedará toda esta tierra despoblada de indios como lo está la Española, donde se contaron dos cuentos³¹ de ánimas cuando allí entró el Almirante, y no se hallarán agora 200 indios... En Santa Marta y toda esta costa de Tierra Firme pasa lo mismo”³².

El fraile recalcaba también la pobreza de la tierra, de los colonos y de los indios, recomendando la prohibición de que nuevas migraciones llegasen a Santa Marta, y aun abogando por la reducción de la población española existente, ante la imposibilidad de mantenerse: *“Y no hay necesidad de abrir la puerta a que más cristianos vengan. Antes hay necesidad de sacar muchos de los que hay, porque ellos están perdidos y mueren de hambre, y así para sustentarse, roban las haciendas y comida de los Indios; y así ellos como los Indios perecen de hambre, en tanta manera que muchos Cristianos son muertos por los caminos ...”³³*. Daba la sensación, como dice Ospino, de que *“Santa Marta nació sin porvenir”³⁴*.

Como recargo a todos los males que se acaban de describir, al arribo de la expedición de Fernández de Lugo en enero de 1536 la diminuta aldea “no

³¹ El autor del relato (JOSÉ ANTONIO SACO) considera que el número citado por Tomás de Angulo es exagerado, ya que numéricamente un cuento equivalía a un millón. Esta equivalencia aún es válida según la octava acepción del diccionario de la RAE

³² JOSÉ ANTONIO SACO, *“Historia de la esclavitud”*, Volumen VI, pp. 191-192, Ediciones Imagen Contemporánea, Ciudad de La Habana, Cuba, 2006

³³ Ibidem 32, página 192

³⁴ ÁLVARO OSPINO VALIENTE, *“La realidad histórica de la ciudad de Santa Marta durante la dominación española”*, Academia de Historia del Magdalena, s/f, disponible en: <https://www.academiadehistoriadelmagdalena.org/wp-content/uploads/2021/01/LA-REALIDAD-HISTORICA-DE-LA-CIUDAD-DE-SANTA-MARTA-DURANTE-LA-DOMINACION-ESPANOLA.pdf>

estaba preparada para alojar al triple de la población que hasta entonces tenía”, por lo que “los recién llegados tuvieron que acomodarse en cualquier alojamiento disponible o en ranchos improvisados sobre la bella bahía. Esta concentración de gente sería fatal, pues las fuentes de agua potable pronto resultaron contaminadas”³⁵ y, al poco tiempo, se desató una epidemia de disentería.

2.2 Expediciones por los alrededores

Ante este panorama tan sombrío, y mientras terminaba de madurar en su cabeza la manera de enfrentar el objetivo real y oculto de su empresa –que no era otro que subir por el río Magdalena³⁶ y adentrarse en el corazón del continente, donde seguro habría otro tanto de lo descubierto y conquistado por Pizarro en el Perú–, lo primero que intentó Fernández de Lugo fue *“procurar pacificar la tierra, que estaba alzada y rebelada la más de ella, para sacar de los naturales y señores de ella alguna cantidad de oro con que poder pagar los fletes a los señores y capitanes de los navíos y a otras personas que le avian prestado dineros, que le fatigaban y daban prisa sobre la cobranza y pago dellos”³⁷.*

Emprendió entonces una expedición tierra adentro con la mayor parte de la gente útil de su campo³⁸ dirigiéndola hacia Bonda, cuyos nativos se habían vuelto temibles para los vecinos de Santa Marta. Tras ofrecerles paces en un primer contacto, los indios no solo las rechazaron, sino que respondieron con un ataque que se saldó con treinta castellanos muertos y muchos contusos.

Determinó entonces Fernández de Lugo regresar a Santa Marta, no sin antes *“poner a su hijo³⁹ y una parte de sus soldados en aventura de lo que la fortuna con ellos quisiere hacer, y enviarlos a la Sierra Nevada y Valle de Tairona a que*

³⁵ Ibidem 28

³⁶ Una ley real del 8 de noviembre de 1532 había asignado a la gobernación de Santa Marta la jurisdicción del río grande de la Magdalena

³⁷ Ibidem 21, página 15

³⁸ campo = ejército, según la décimo séptima definición del diccionario de la RAE

³⁹ Según Leopoldo de la Rosa (referencia 17), Luis Alonso *“era un capitán de guerra, el que, con arreglo a las capitulaciones, sucedería a don Pedro en la gobernación y adelantamiento de Santa Marta, pero la tenencia general de la gobernación la tuvo Ximénez de Quesada”*

*procurasen de grado o por fuerza, con dádivas o rescates, haber algún oro*⁴⁰, para satisfacer los reclamos de los acreedores que lo cercaban⁴¹. Lejos estaba don Pedro de imaginar en ese momento que no vería la navidad de ese 1536 debido, en buena parte, a esta decisión.

Tras varias refriegas con los grupos de nativos que iba encontrando por el camino, de las que salió más veces perdedor que victorioso; entrando a territorio Tairona y subiendo por el que hoy es el río Don Diego, Luis Alonso llegó cerca de las poblaciones de los caciques y señores llamados Arogaro y Marnare⁴², donde obtuvo una victoria que le reportó una considerable cantidad de oro, *“porque aunque estos bárbaros esperaban la venida de los españoles a su tierra, estaban tan confiados de la fortaleza del lugar y de sus bríos, fuerzas y armas, que no sólo no esperaban la ruin destrucción que por sus pueblos vieron, pero entendían y tenían por muy cierto haber una gran victoria de los españoles a costa de muy poca sangre suya, y con esta bárbara confianza no habían sacado las joyas de oro y otras cosas de sus personas y haciendas de sus pueblos*⁴³.

A partir de este instante, hay diferencias de consideración entre los relatos de los cronistas, las cuales inciden sustancialmente sobre el tiempo que en verdad duró la correría de Luis Alonso y el manejo que dio al botín. Pedro Simón dice que, tras descender de la sierra, el contingente regresó a Santa Marta, en tanto que Aguado dice que Fernández de Lugo le envió un mensaje a su hijo para *“que con la gente que tenía, procurase llegar hacia La Enramada (hoy Dibulla) y Río de la Hacha, y como pudiese echase a los de Venezuela de su*

⁴⁰ Ibidem 21, página 68

⁴¹ MARIANO GAMBÍN GARCÍA (referencia 16) dice que *“De los fletes de navíos, don Alonso Luis había concertado el de tres navíos en Sevilla para transporte de soldados –un galeón y dos naos– y otros dos más, ‘para llevar vinos e harinas, por mil ducados’ en Tenerife, con los mercaderes Doménigo Rizo y Antonio Joven. Estos fletes se pagarían en Santa Marta, dentro de los cuarenta días siguientes a su llegada, en ‘pesos de oro fundido, marcado e quilatado’, lo que indica la esperanzas que don Pedro tenía en la empresa”*. También, afirma que *“Los principales socios de don Pedro fueron dos italianos, Juan Alberto Gerardini y Cristóbal Francesquini”,* quienes *“para afianzar el pacto, (...) exigieron estar presentes de forma oficial en la expedición, a lo que se dio forma nombrando a Gerardini su mayordomo para en las cosas de la dicha provincia de Santa Marta por tiempo y espacio de tres años”*

⁴² Nombres con que los cita Fray Pedro de Aguado. En otros relatos aparecen como Arógaro y Maróbaro o como Arobare y Marubare

⁴³ Ibidem 21, página 70

tierra”⁴⁴, instrucción que, de ser cierta y cumplida, habría prolongado por varias jornadas el periplo.

2.3 La traición de Luis Alonso de Lugo

Sobre la manera como se manejó el oro arrebatado a los indios en esta correría, también hay disparidad entre los relatos de los cronistas. Dice Aguado que don Luis Alonso, *“además del oro que los soldados recogieron por el pueblo, hubo por el rescate de los dos principales cierta cantidad de libras de oro fino, con lo cual y con lo que entre los soldados hubo y tomó, afirman que recogió y metió en su poder más de ochocientas libras de oro fino, lo cual puso en muy buen cobro; y con propósito de hacer lo que después hizo, habló a todos los Capitanes y soldados del campo y les dijo y rogó que no curasen de dar parte a su padre del oro que había habido, ni le promoviesen a que lo desposeyese de lo que con tanto trabajo y riesgo de su persona él había habido, en lo cual le harían todo placer y contento y serían de él gratificados y galardonados en cosas que el tiempo ofrecería, y que los que con ánimos de damnificarle otra cosa hicieren, serían de él aborrecidos por extremo y aun por ventura en breve castigados, pues conforme a su naturaleza, su padre no podía vivir mucho tiempo sin que la debilidad lo acabase de consumir, después de cuyos días él había de sucederle en la Gobernación y como señor absoluto haría lo que quisiese y le pareciese de sus contrarios; con estas palabras oprimió y atemorizó el ánimo de todos los que con él iban, de suerte que aunque después volvieron a Santa Marta, nunca el Adelantado tuvo noticia ni supo del oro que su hijo había habido, hasta que con ello fue ido a España”*⁴⁵.

Fray Pedro Simón, por su parte, no cita el supuesto amedrentamiento de Luis Alonso a la soldadesca. Según él⁴⁶, al descender de la sierra y llegar a la sabana rasa, *“dio a entender a los soldados que gustaba de que todos descansasen allí unos días mientras él iba a llevar a su padre la nueva de lo sucedido y el oro que se traía y habían juntado en la jornada, y tomando el camino en prosecución de los intentos para Santa Marta, y el bagaje y criados que hubo de menester y mejor le parecieron a su propósito, a la mitad de la jornada*

⁴⁴ Ibidem 21, página 69

⁴⁵ Ibidem 21, pp. 70-71

⁴⁶ FRAY PEDRO SIMÓN, *“Noticias historiales de las conquistas de tierra firme en las Indias occidentales”*, Segunda Parte, página 54, Casa editorial de Medardo Rivas, Bogotá, 1891

declaró el que llevaba a un paje suyo, llamado Saucedo, de quien él parece hacía más confianza, y la quiso hacer entonces para que lo ayudara a lo que pretendía, pues por sí solo mal pudiera salir con ello". Lo que le contó al paje, en pocas palabras, era que pensaba hurtar el botín y que necesitaba su ayuda para que *"la noche que yo te avisare, llevarás con recato el oro al navío que yo te dijere, que yo tendré dispuesto el poder hacernos luego a la vela, antes de que sean sentidos nuestros propósitos"*.

En cuanto a lo ocurrido al llegar a Santa Marta, la descripción de los dos cronistas también es diferente. Pedro Simón se limita a mencionar que Luis Alfonso *"entró callando lo del oro"* a su padre, mientras que lo que cuenta Aguado⁴⁷ es que *"aunque visitó a su padre, no le dio a entender cosa ninguna de lo que traía, antes le comenzó a representar los trabajos y necesidades que en el camino había pasado en cuatro meses que fuera de Santa Marta habían andado"*. Estos cuatro meses son muy importantes en las cuentas de tiempo que se presentan más adelante y que hacen ver el relato de Aguado como fantasioso.

Aunque, por supuesto, hoy no resulta posible saber cuál fue la realidad de los hechos en esta correría de Luis Alonso, en lo que sí coinciden las crónicas sobre el asunto es en su resultado práctico, que bien resume Acosta⁴⁸: *"pagando a su padre con negra ingratitud, (Luis Alonso) se embarcó secretamente para España con el oro recogido, dejando al Adelantado en los mayores embarazos"*. Acosta también cuenta que, no obstante que el Gobernador envió una representación al Rey pidiendo un castigo severo para su hijo por su manera de actuar, todo fue en vano porque, según se cree, este *"había corrompido a los jueces con parte del oro mismo que se le demandaba"*. Pedro Simón va más allá: *"aunque por esta acusación fue preso (en España), se supo dar tal maña y aprovechar tan bien el oro, que lo mismo por lo que se le acusaba le sacó también del cepo, y sus tuertos (sic) los enderezó con la contrapesa del oro, pues no solo salió bien de sus negocios, sino que negoció muchos y buenos amigos, que después le ayudaron a quedar libre del todo; aunque lo que más le ayudó fue el morir de su padre a pocos meses de como el don Alonso llegó en España"*⁴⁹.

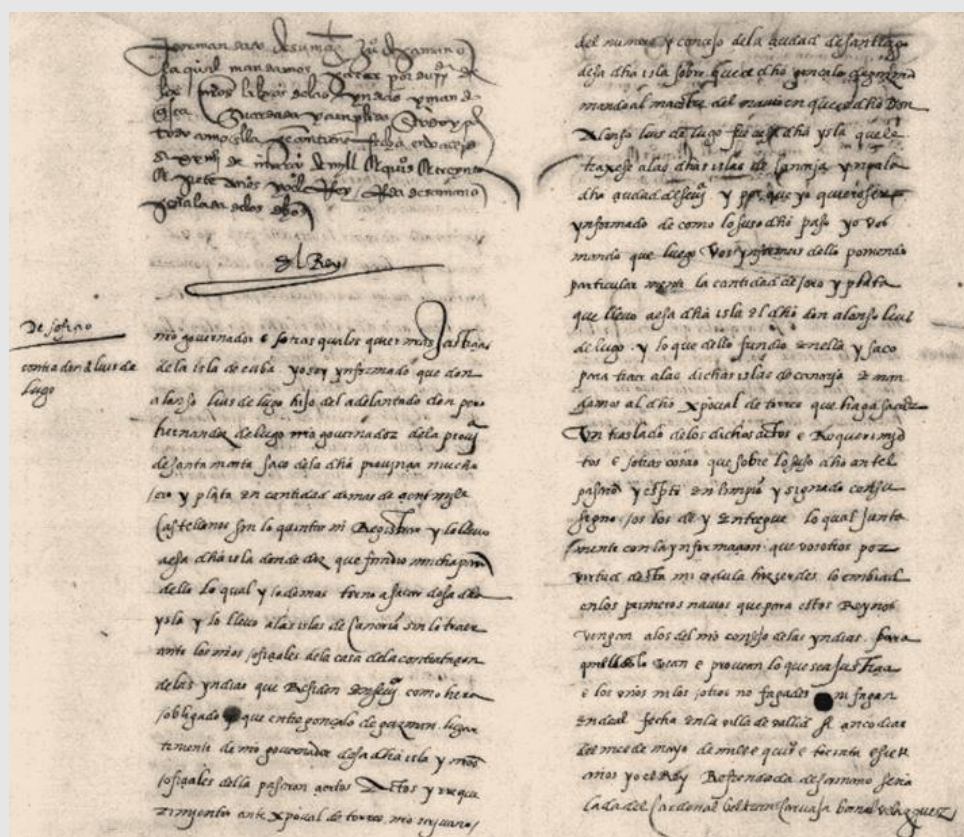
⁴⁷ Ibidem 21, página 75

⁴⁸ Ibidem 26, página 104

⁴⁹ Ibidem 46, página 55

Cuando don Pedro se enteró de la felonía de su hijo, un manto de tristeza cubrió su persona. Además de la vergüenza propia, quedaba en una terrible situación económica, por lo que tuvo que ordenar la venta de parte de los bienes que poseía en las Canarias y solicitar nuevos préstamos para satisfacer a sus acreedores inmediatos y sacar adelante la empresa. *“Don Pedro, como decía Oviedo, quedó tocado de muerte, y si su hijo adivinaba una enfermedad mortal en su persona, este golpe propició que la velocidad del mal aumentara hasta su desenlace final”*⁵⁰.

El 5 de mayo de 1537 el rey Carlos I de España expidió en Valladolid una Real Cédula dirigida al gobernador y otras justicias de la Isla de Cuba, ordenándoles que se informasen de lo ocurrido con Luis Alonso de Lugo, hijo del adelantado Don Pedro Fernández de Lugo, en lo referente a haber sacado aquel de la provincia de Santa Marta más de 100.000 castellanos en oro y plata sin quintarlo ni registrarlo, los que llevó a esa Isla donde fundió una gran parte y todo lo llevó a las Islas de Canaria sin conducirlo a la Casa de Contratación de Sevilla como estaba obligado.



Ref.: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Signatura: SANTO_DOMINGO,1121, L.2, F.97R-97V

⁵⁰ Ibidem 26

3 La expedición de Jiménez de Quesada al interior del territorio

3.1 Los preparativos

A pesar del revés sufrido, *“no podía permanecer en inacción el Adelantado, ni las calenturas que dominaban en la ciudad y de que moría mucha gente, le permitían dejar ociosos a sus soldados. Reunió pues el consejo de Capitanes, y en él se decidió que la única jornada que ofrecía posibilidades de buen suceso era la de buscar los nacimientos del río Grande de la Magdalena, puesto que en las demás direcciones se hallaban o las tierras de Venezuela o las de la provincia de Cartagena”*⁵¹, las cuales no solo ya habían sido descubiertas y ocupadas, sino que, además, habían quedado expresamente excluidas en la capitulación.

Ordenó entonces Fernández de Lugo *“que se dispusiese lo necesario al viaje y empresa y que se hiciesen bergantines y barco para que navegando río arriba en compañía de la gente que fuese por tierra, se fuesen ayudando los unos a los otros en las necesidades que sin duda se les habían de ofrecer, porque ya se tenía experiencia en lo visto. (...) A esto hizo dar tanta prisa el Adelantado, que en breve tiempo se hicieron seis bergantines y un barco y se proveyeron de lo necesario, así de lo que era menester para el río, como de lo que habían de ayudar a llevar para los de tierra”*⁵².

Según relata Acosta⁵³, *“de la elección del jefe también podía depender el buen resultado de la jornada y aunque había muchos oficiales capaces de dirigirla, se temía acaso que los demás llevaran a mal la elección de un caudillo entre*

⁵¹ Ibidem 26, página 104

⁵² Ibidem 46, página 55,

⁵³ Ibidem 26, pp. 104-105

tantos iguales. El Adelantado hizo esta vez una elección que prueba su buen juicio y el conocimiento que de los hombres poseía. No escogió, pues, ninguno de los militares a fin de no descontentarlos y provocar una insubordinación; el nombramiento de su Teniente General recayó en un letrado prudente y bien quisto de todos, licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada, quien comenzó su carrera militar mandando ochocientos hombres en una jornada de descubrimiento de las más trabajosas y delicadas que se han emprendido en América” (figura 9)⁵⁴. En el documento de nombramiento, Fernández de Lugo fue preciso al indicar que el objetivo de la jornada era ir *“al descubrimiento de los nacimientos del Río Grande de la Magdalena”*, que él suponía que se encontraba en la lejana y mítica *Sierra de la Plata*. Ninguna mención hizo sobre llegar al Perú.

«Don Pedro Fernández de Lugo, Adelantado de las Islas de Canaria y Gobernador perpetuo de la ciudad de Santa Marta y sus provincias por su Majestad, por la presente nombro por mi Teniente General al Licenciado Jiménez de la gente, así de á pie como de á caballo, que está aprestada para salir al descubrimiento de los nacimientos del Río Grande de la Magdalena, al cual dicho Licenciado doy todo poder cumplido, según que yo lo he y tengo de su Majestad, y le mando que no vaya ni pase en cosa alguna ni en parte de ello de los capítulos susodichos, sino que en todo y por todo se cumplan por la forma y manera susodicha, so pena de la vida y perdimiento de todos sus bienes para la Cámara y Fisco de su Majestad; y mando á todos los Capitanes, caballeros, y á toda la otra gente de guerra que fuere á la dicha entrada, que lo obedezcan y acaten como á mi Teniente general de mi Armada, so la dicha pena al que lo contrario hiciere de lo susodicho. El cual dicho poder vos doy con todas sus incidencias y dependencias. Fecho en Santa Marta, á primero de Abril de mil quinientos treinta y siete años. Adelantado.»

Figura 9 - Nombramiento de Jiménez de Quesada como líder de la expedición

⁵⁴ Ibidem 46, pp. 58-59. Fray Pedro Simón afirma que tenía en su poder el documento de designación de Jiménez, el cual era muy largo y, por tanto, solo reprodujo en el libro *“lo que nos importa”*. Al leer su transcripción, rechina el año en que está fechada: 1537. Acosta llama la atención sobre esta inconsistencia y, si bien deja de presente que algunos escritores están de acuerdo con dicho año, él se muestra en favor del tradicional 1536, ante todo por ser el año que aparece en *“La relación auténtica de los Capitanes Juan de San Martín y Antonio Lebrija, que acompañaron a Quesada, la que aparece en la carta al Rey que se halla en el archivo de Indias y copiada en los documentos de Muñoz. Según estos oficiales, la expedición salió el 6 de abril de 1536”*. Otra buena prueba es la carta enviada al Rey por los cabildantes de Santa Marta en 1537. Por lo tanto, si Fray Simón tuvo realmente en sus manos el documento original, la única explicación posible es que cometió un lapsus al transcribir la fecha a su libro

En una carta remitida por los cabildantes de Santa Marta al rey de España a finales de 1537, cuentan que en abril del año anterior don Pedro Fernández de Lugo *“envió por tierra, descubrimiento del Perú, setenta hombres a caballo y seiscientos a pie, y envió por mar, para que se encontrasen el Río Grande arriba, siete bergantines, ... los cuales se habían de ir a juntar en cierta parte con la gente de tierra como entre ellos estaba concertado: y plugo a Dios Nuestro Señor que antes que entrasen por la boca del Río Grande les hizo un tiempo recio, de manera que se perdieron dos de ellos, que nunca más aparecieron, y otros dos fueron a parar a Cartagena donde así mismo se quedaron; y visto por el Gobernador el acaecimiento que en ello hubo, él y otras personas particulares tornaron a hacer otros cuatro bergantines, y con los dos que quedaron volvió a enviar por el dicho Río Grande arriba, en seguimiento de la dicha gente que iba por tierra y con ellos envió una carabela con bastimentos, la que se perdió a la entrada de dicho río, y los bergantines subieron por dicho hasta tanto que toparon con la gente que iba por tierra, que serían doscientas y cincuenta (sic) leguas de la mar, y allí pasó la gente que iba por tierra el dicho río a la otra parte, y hallaron un camino que iba por una sierra arriba, el cual siguieron y descubrieron una tierra muy llana y de mucha población de indios”*^{55,56}. Que los cabildantes escribieran que la finalidad de la expedición fuese *“el descubrimiento del Perú”* solo puede considerarse como una imprecisión de su parte, por cuanto no solo el Perú ya estaba descubierto y la capitulación de Fernández de Lugo le prohibía inmiscuirse en ese territorio, sino que, además, el nombramiento de Quesada no lo mencionaba. Y eso lo debían saber los cabildantes.

Cuatro siglos más tarde, Friede⁵⁷ llegó a la conclusión de que *“el fin del viaje era conocido; las gentes no iban a ciegas ni a buscar nuevas tierras o imaginarias riquezas. Iban al Perú”*. Como soporte para tal conclusión transcribe el siguiente fragmento de una carta dirigida por García de Lerma al

⁵⁵ Carta del Cabildo de Santa Marta a Su Majestad dándole cuenta de la llegada y muerte del Adelantado Don Pedro Fernández de Lugo, suscrita el 20 de noviembre de 1537, *“Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados de los archivos del reino y muy especialmente del de Indias”*, Tomo XLI, Cuaderno 1, pp. 421-427, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1884. El original se encuentra en el Archivo General de Indias, Signatura: PATRONATO,197, R.13

⁵⁶ En el instante de escribir esta carta, los cabildantes de Santa Marta ignoraban por completo, luego de año y medio, la suerte final de Jiménez de Quesada y de quienes lo acompañaron en toda su travesía. La última noticia que habían tenido de la expedición en Santa Marta vino de boca del capitán Gallegos, quien había regresado a finales de 1536 desde La Tora en las naves, trayendo los enfermos

⁵⁷ Ibidem 29, página 44

rey el 21 de enero de 1534: " porque se tiene muy averiguado que por este Río Grande de la Magdalena se descubrirá camino para la Mar del Sur y para el Perú, de donde espero en Dios que redundará el mejor servicio a Vuestra Majestad". Friede dice, además, en la misma página de su libro, que *"La idea de que precisamente Santa Marta era punto de partida más adecuado para llegar al 'Mar del Sur' era muy arraigada en la opinión pública"*. Incluye, también, un párrafo de una declaración presentada por Jiménez de Quesada en Cartagena en julio de 1539 declarando que había salido desde Santa Marta *"en descubrimiento del Río Grande y Mar del Sur"*.

Sin embargo, alcanzar el mar del Sur, que lo permitía expresamente la capitulación de Fernández de Lugo, no significaba necesariamente que el destino final de la expedición fuese el Perú como afirma Friede, ya que la capitulación le prohibía entrar *"en los límites y términos de las otras provincias que están encomendadas a otros gobernadores"*, y no cabía la menor duda de que Perú era, desde hacía varios años, un territorio ocupado por otro contingente español. Siendo la geografía real de la parte meridional del continente poco conocida en aquel momento, lo que se puede colegir es que la Corona autorizaba a Fernández para descubrir y conquistar nuevos territorios que llegasen más allá del nacimiento del río y alcanzasen incluso el mar del Sur si geográficamente ello fuese posible, pero sin intervenir en los que ya estaban en manos de Pizarro, de Diego de Almagro –quien había recibido el 21 de mayo de 1534 una Real Cédula de capitulación para la conquista y población de las tierras comprendidas en las doscientas leguas a continuación de las concedidas a Pizarro en el Perú– u otros conquistadores españoles. Tan claro era el asunto, que uno de los documentos inéditos del Archivo de Indias transcrito por el mismo Friede (tomo III, página 166) contiene la súplica capitulada que presentó Fernández de Lugo en 1534, donde este especificó *"que hará a su costa para el descubrimiento del Río Grande seis bergantines, aderezados de velas y remos y todo lo necesario en su tiempo"*. No hizo mención sobre intención alguna de alcanzar el Perú.

La *"Tabvla Moderna Alterivs Hemisphaerii"* (Mapa Moderno de la Otra Mitad del Mundo), realizada por el médico y cartógrafo alsaciano Lorenz Fries en 1525 en Estrasburgo, fue la primera que abarcó el recién conocido hemisferio occidental del globo terráqueo luego del periplo iniciado por Magallanes. El mapa incluye la mayor parte de América y sectores de Asia separados entre sí por un inmenso espacio oceánico innominado, enmarcado en un plano de

forma hexagonal (figura 10). Aunque el Adelantado no se enteró de la existencia de este mapa, ya que se mantuvo desconocido hasta 2012, bien pudo conocer la “*Carta Universal*” dibujada por el cosmógrafo portugués Diego Ribero en Sevilla en 1529. La parte central de Sudamérica, aún ignota y señalada en ambos mapas como “*Mundus Novus*”, era ese nuevo mundo colmado de riquezas al que Fernández de Lugo ansiaba que llegasen sus expedicionarios.



Figura 10 - Tabula Moderna Alterius Hemisphærii

Había en abril de 1536 en Santa Marta unos mil hombres en capacidad de tomar armas, de los cuales el gobernador entresacó ochocientos para emprender esta jornada, disponiendo que seiscientos fuesen por tierra con Quesada. Llevarían con ellos cien caballos, “*aunque otros ponen menor número, pero éste es el más cierto; parte de ellos buenos y aparejados para guerra, y parte para cargas*”⁵⁸. Los otros doscientos hombres, liderados por el capitán Diego de Urbina, irían en seis bergantines y una fusta, “*para que navegando el río arriba en compañía de la gente que fuese por tierra, se fuesen ayudando los unos a los otros en las necesidades que, sin duda, se les habían de ofrecer*”.

⁵⁸ Ibidem 46, página 59. Según Melchor Jiménez de Quesada, el grupo fue solo de 700: ocho compañías de infantería con 400 infantes, 100 de a caballo y 200 en las naves. Ref.: AGI, Signatura: PATRONATO,160,N.2,R.1

Las divergencias entre los cronistas respecto del número y la tipología de las naves que formaron parte de la expedición impiden conocer en detalle su naturaleza y sus prestaciones. Nieva⁵⁹ estableció que las crónicas más conocidas citan al menos tres tipos náuticos: bergantín, fusta y carabela (figura 11), y concluye que se trató de una flotilla compuesta por siete embarcaciones, constituida por cinco bergantines, una fusta y una carabela de refuerzo con mayor carga de provisiones. Hechos posteriores validarían esta conclusión.

Cronista	Naves (Total)	Bergantines	Fusta	Carabela	Año
San Martín y Lebrija		5			1539
Jiménez de Quesada (Epítome y cuaderno)		“Ciertos” 5			1539 1540
Juan Castellanos	7			1	1582
Pedro de Aguado / Antonio Medrano	7	5	1	1	s. XVI [1906]
Pedro Simón	7	6		1	1627
Lucas Fernández de Piedrahita	7	5	1?	2	1688
Joaquín Acosta	5				1848

Figura 11 - Tabla elaborada por Nieva a partir de la información registrada por varios cronistas, respecto de las naves que componían la flotilla original

El grupo de Jiménez de Quesada partió por tierra hacia el interior el miércoles santo 5 de abril de 1536, en tanto que el que debía remontar el río partió el día siguiente por la orilla del Caribe, estacionó en el puerto de Ujaca (en la Ciénaga) a ocho leguas del río⁶⁰ y levó anclas para emprender el viaje aguas arriba el día 15, sábado de pascua⁶¹. Esta expedición no llegaría al mar del Sur

⁵⁹ DANIEL MIGUEL NIEVA SANZ, “Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)”, *Temas Americanistas*, Número 49, pp. 449-471, diciembre 2022

⁶⁰ FRAY ALBERTO E. ARIZA, “Precisando la historia. Itinerario cronológico y geográfico de la expedición de Jiménez de Quesada al Reino Chibcha”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Volumen VI, Número 7, Talleres gráficos Banco de la República, Bogotá, 1963

⁶¹ Pedro Simón afirma que la expedición al interior comenzó en 1537, en contradicción con casi todos los cronistas de la época, así como con las fechas de fundación reconocidas para las primeras poblaciones de la actual república de Colombia. Sin embargo, su argumento no es baladí: “no estaba dada la comisión para hacerla” o, en otras palabras, una expedición de esa magnitud por el Magdalena no se podía preparar en tan poco tiempo, habida cuenta que el grupo del gobernador Fernández de Lugo había llegado a Santa Marta en

y ni tan siquiera al Perú. Su colofón sería el descubrimiento del territorio al que Jiménez de Quesada llamó Nuevo Reino de Granada, la fundación de su capital en el Valle de los Alcázares y, como consecuencia inevitable de ello, la conformación paulatina de un elemental esquema intermodal de transporte por el que fluirían las comunicaciones entre Santa Fe, el Caribe y Europa durante todo el período colonial e, incluso, durante más de un siglo de la posterior vida republicana.

3.2 Exploraciones previas al interior de la provincia de Santa Marta

Tras la prematura muerte del fundador de Santa Marta, Rodrigo de Bastidas, como resultado de las secuelas de un atentado del que fue víctima, García de Lerma firmó en Burgos el 20 de diciembre de 1527 una capitulación por la que el monarca español lo nombró gobernador y capitán general de la provincia, con el ejercicio de justicia en sus jurisdicciones civil y criminal, tanto en mar como por tierra. En su deseo de enriquecerse con rapidez, según palabras de la Real Academia de la Historia, desde su llegada a Santa Marta el 28 de febrero de 1529, programó exploraciones por tierra a órdenes de su sobrino Pedro de Lerma, tanto en búsqueda de oro y víveres, como en reconocimiento del río Magdalena. En su primera expedición, Pedro descubrió, entre otras, las provincias indígenas Chimila y Caribe (figura 12), así como un acceso al río por tierra; mientras que en una posterior, emprendida el 12 de febrero de 1531, *“partió de Santa Marta con doscientos hombres y entre ellos los Capitanes*

los primeros días de 1536. En verdad, resulta difícil de creer que con los limitados recursos de que disponía el gobernador en este lugar, haya logrado en solo tres meses (enero, febrero y marzo) organizar y despachar esta expedición río arriba. Habiendo arribado el 2 de enero con un contingente que duplicaba la población local, el tiempo que tuvo que dedicar el gobernador, tanto para instalar a sus acompañantes como para organizar la administración de la villa y montar la logística para adquirir las provisiones para la subsistencia de todo ese caudal humano, debió ser largo. A ello, hay que sumar el que tuvo que prestar a la atención de la epidemia, y qué no decir del que le tomó su fallida gira por la tierra de Bonda, sumado a este el de la correría que le hizo cumplir posteriormente a su hijo hasta la tierra de Tairona, o aún más lejos, y tras la cual, según dice Aguado, Luis Alonso enrostró a su padre *“los trabajos y necesidades que en el camino había pasado en cuatro meses que fuera de Santa Marta habían andado”* (no se necesita mucho pesquis para concluir que si la correría del Luis Alonso hubiese durado en verdad cuatro meses, éste habría regresado luego de la partida de Jiménez de Quesada). Y aún más difícil de creer es que, tras el escape de su hijo, el gobernador ordenó construir navíos para el periplo por el Río Grande, y que *“en esto se dio tanta priesa el Adelantado, que en breve tiempo hizo seis barcos y bergantines, los cuales proveyó bastante de todo lo necesario para la jornada y viaje”*. Ni que hubiera ya un astillero y dispusiera este de una verdadera línea de montaje. Hay, sin duda, un agujero negro en esta parte de la historia, que los cronistas ni vislumbraron ni aclararon

Como resultado de estos recorridos y antes de que llegaran a Santa Marta las noticias sobre las enormes riquezas del Perú, García de Lerma y su alto mando ya intuían la existencia de un rico país hacia al sur, más allá de las selvas por la que transcurría el río Magdalena. Sin embargo, los pilotos de las naves españolas todavía no se habían atrevido a enfrentar la desembocadura del río por considerarla invencible, dada la violencia con que la corriente entraba al mar Caribe. Fue tan solo en febrero de 1532, cuando aprovechando la época de estiaje y, por lo tanto, el menor caudal y fuerza de la corriente fluvial, Jerónimo de Melo, navegante portugués amigo de Lerma y quien había llegado por esos días a Santa Marta en un barco de su propiedad, aceptó el reto. Lerma puso entonces a su disposición dos navíos al mando del capitán Liaño y otro piloto quienes, tras algunas dudas que motivaron amenazas por parte de Melo, lograron pasar adelante y fueron treinta y cinco leguas río arriba, regresando a Santa Marta después de tres meses de navegación⁶⁴. Este éxito fue el que motivó a García de Lerma a escribir una carta al Rey, mencionada con anterioridad, en septiembre de ese año.

Cuando en 1533 retumbaron en Santa Marta los ecos del tesoro obtenido por Pizarro en Cajamarca, García de Lerma temió que su provincia quedara despoblada ante la desbandada que produciría la codicia en su soldadesca. Vencido ya el temor a enfrentar la desembocadura, organizó entonces una expedición que, siguiendo hacia el sur por el curso del Magdalena, se adentrara simultáneamente por río y tierra en búsqueda de las riquezas del Perú. La incursión se puso en marcha a comienzos de enero de 1534, mediante un grupo compuesto por 150 hombres que avanzaron a pie y a caballo, y otro conformado por 140 hombres que remontaron el curso del río en una carabela y tres bergantines. Una información de oficio sobre esta expedición, fechada en Cartagena el 8 de enero de 1534, se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla⁶⁵.

Al iniciar su jornada, *“el grupo que avanzó por tierra recorrió la banda occidental de la Sierra Nevada, por tierras de Chimilas, siguió el curso del río Ariguaní hasta su desembocadura en el río Cesar y por este hasta la ciénaga de Zapatosa, ... y de allí al río Magdalena”*, lugar donde, al parecer, se

⁶⁴ JOSÉ ANTONIO DE PLAZA, *“Compendio de la historia de la Nueva Granada, desde antes de su descubrimiento hasta el 17 de noviembre de 1831”*, Imprenta del Neogranadino, Bogotá, 1850

⁶⁵ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS –desde ahora AGI en este documento–, *“Cartas de gobernadores”*, Signatura: SANTA_FE,49, R.1, N.5

encontraron con los que venían remontando este curso de agua. *“Los dos grupos, ya juntos, pasaron a la otra banda del Magdalena, encontraron las bocas de otro gran río, que luego sería conocido como Cauca y lo remontaron hasta encontrar otro más, al que nombraron San Jorge”*⁶⁶. Cuenta Fray Pedro Simón que en estas tierras *“hallaron algunas varias poblaciones sin socorro suficiente de comidas y mucho menos de oro, con lo cual y que habían gastado allí más de un año desde que salieron de Santa Marta y perdido la mayor parte de la gente y caballos, determinaron no pasar adelante ... y volvieron a desandar lo andado con las mismas y mayores dificultades, hasta que llegaron a Santa Marta,”*⁶⁷. Esta expedición duró algo más de dieciocho meses (Pedro Simón afirma equivocadamente que fueron solo quince) y arribó a Santa Marta en el segundo semestre de 1535, cuando García de Lerma llevaba ya varios meses de fallecido.

A pesar de su escaso éxito, esta expedición demostró que, para un remontaje exitoso, *“si bien el hallazgo de una ruta pedestre alternativa facilitaba las cosas, no contar con las naves de apoyo implicaría el transporte de los bergantines en piezas por tierra para armarlos una vez alcanzada la orilla del Magdalena ... y, además, habría que transportar las provisiones a lo largo de 600 kilómetros de selva sin poder garantizar que estas fueran suficientes para cubrir las necesidades posteriores. Del mismo modo, el remontaje previo y los infructuosos intentos anteriores evidenciaron la vulnerabilidad de las naves a merced de ataques desde ambas orillas. Si no fraguaban las relaciones amistosas con la población ribereña, las posibilidades de escape o respuesta desde las embarcaciones eran muy reducidas. Por tanto, toda expedición de remontaje pasaba por la articulación combinada de la hueste pedestre y la navegación fluvial en un progresar simultáneo con apoyos constantes tierra-agua”*⁶⁸.

3.3 Inicia el viaje el contingente al mando de Quesada

Acudiendo a la misma estrategia de combinar fuerzas tierra-agua, la ruta descubierta por Pedro de Lerma fue la que tomó desde el miércoles 5 de abril

⁶⁶ GERMÁN RODRIGO MEJÍA PAVONY, *“La ciudad de los conquistadores 1536-1604”*, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D. C., marzo de 2012

⁶⁷ Ibidem 46, página 23

⁶⁸ Ibidem 59

de 1536⁶⁹ el contingente terrestre comandado por Jiménez de Quesada, *“aprovechando el conocimiento que sobre ella habían adquirido Juan de Céspedes y Juan de San Martín, capitanes de esta expedición y compañeros del conquistador del país de los muiscas”*⁷⁰. Por supuesto, iban mucho mejor equipados que sus antecesores pues, según Avellaneda⁷¹, llevaban *“esclavos, indios de servicio, caballos de guerra y bestias de carga, perros y posiblemente cerdos, cabras u ovejas”*. Siguiendo este derrotero, la avanzada terrestre pasó por Chiriguana, continuó luego a Tamalameque (donde se asentó un campamento por lo menos hasta el 26 de julio, según se desprende del *cuaderno de jornada*, donde registraban las entradas del oro que esquilaban por el camino a los nativos) y, posteriormente a Sompallón (hoy El Banco⁷²), punto fijado de antemano para el encuentro con la avanzada náutica. Es necesario aclarar que, en aquel tiempo, el poblado indígena de Tamalameque no estaba ubicado donde hoy se encuentra el pequeño puerto fluvial de ese nombre. Dicen que estaba enclavado en una isla en la ciénaga de Zapatosa⁷³ y así lo refieren también Fray Pedro Simón, Acosta y Fernández de Oviedo. Según escribió este último, es una tierra de mucho trato entre los indios; la población debe tener seiscientas casas y está *“bien abastecida de mucha carne y de pescado de muchas maneras y en gran abundancia”*⁷⁴. Por sus facilidades, este poblado ancestral se fue convirtiendo, tras el paso de Alfínger por allí en 1531, en un centro de operaciones y abastecimiento para los conquistadores, que la conveniencia hizo desplazar en los años siguientes, hasta asentarse aguas arriba en la margen derecha del río Magdalena.

⁶⁹ En el momento de la conquista, el calendario oficial en el mundo cristiano era el juliano. El calendario gregoriano se implementó en 1582. Al jueves 4 de octubre (juliano) de 1582 siguió el viernes 15 de octubre (gregoriano). Así desaparecieron diez días del calendario, por cuanto ya se habían contado de más en el calendario juliano

⁷⁰ Ibidem 66

⁷¹ Ibidem 28

⁷² En la *“Jeografía Jeneral de los Estados Unidos de Colombia”*, página 28 (1865), Felipe Pérez dice que el punto de encuentro era *“en la entrada del río Cesar en el Magdalena”*, confirmando que se trataba del actual municipio de El Banco. En ese sitio, fundó Melchor de Valdés la población de Santiago de Sompallón en 1541, por orden de Jerónimo Lebrón

⁷³ DIÓGENES ARMANDO PINO ÁVILA, *“Tamalameque historia y leyenda”*, Fundación para la promoción de la cultura y la educación popular, Bucaramanga, mayo de 1991

⁷⁴ Ibidem 19, página 380

3.4 Catástrofe de la avanzada náutica

El grupo que subió por el río tardó en llegar al punto de encuentro mucho más de lo esperado, debido a los graves percances que se le presentaron a poco de salir de Ujaca. Al intentar remontar las bocas del río grande, una tormenta y el oleaje hicieron que una de las embarcaciones se fuera a pique, dos quedaran destruidas al ser arrojadas a los promontorios de Morro Hermoso y Arboleda y otras dos fueran a parar a Cartagena donde se quedaron, dando al traste con la salida⁷⁵. Enterado del desastre, el Adelantado ordenó alistar dos navíos que estaban anclados en la bahía a los que dicen que un tercero, bajo el mando de Juan del Olmo, se unió a la expedición⁷⁶. El Adelantado dispuso doscientos hombres en estos navíos. Entre tanto, los dos bergantines que habían logrado sobrevivir a la tormenta y superar las bocas del río se detuvieron en Malambo al mando del capitán Chamorro a la espera de instrucciones del gobernador, así como del refuerzo necesario de personal y bastimentos para continuar la campaña. De esta manera, cinco embarcaciones, ahora bajo el mando del capitán Juan Gallegos⁷⁷, emprendieron el viaje río arriba con varias semanas de retraso respecto del plan inicial (no se sabe la fecha de partida), y solo llegarían al punto de encuentro por allá a mediados de agosto (Friede⁷⁸ afirma que fue en julio, lo que parece dudoso, porque él mismo menciona que el día

⁷⁵ A la ignorancia española de la meteorología tropical atribuye Miguel Triana el desastre de los bergantines al intentar el acceso por las bocas del río Grande: *"Hacia el equinoccio de primavera crece el río con las abundantes lluvias que caen en el interior del país; las mareas alcanzan su mayor altura, como es sabido, por la posición del sol, y los vientos desarrollan en esta costa una velocidad de cinco a seis metros por segundo. Análogos fenómenos se cumplen en el equinoccio de otoño. (...) Aunque es anticiparse a los acontecimientos, es del caso hacer notar cuán desacertada fue, por falta de experiencia, la elección que hizo don Pedro Fernández de Lugo del mes de marzo para la expedición de Quesada, haciendo entrar la mayor parte del material en unos tantos bergantines por las Bocas de Ceniza, donde naufragaron. En aquellas dos épocas equinocciales, correspondientes a las estaciones lluviosas en las cordilleras que cruzan la extensión fragosa del país, el río cuadruplica sus aguas, las barrancas de sus orillas y muchas islas adventicias desaparecen bajo una alta avenida de lodos, y la gruesa capa de fecundación se extiende bajo el bosque y llena los bajos cenagosos del amplio valle, no quedando en seco, para refugio de las fieras y de los hombres, sino los relieves ondulantes de las estribaciones moribundas de las cordilleras que lo enmarcan. (...) Durante estas temporadas, el río invade el océano y mancha con sus aguas turbias en una grande extensión la transparencia de sus olas"* (referencia 97)

⁷⁶ Ibidem 66

⁷⁷ En un artículo publicado por la Academia Nacional de Historia se afirma que el verdadero nombre del general de los bergantines era Diego Hernández de Gallegos. Ref.: E. DE SALDANHA, *"Un pleito de la conquista neogranadina"*, Boletín de Historia y Antigüedades –de ahora en adelante BHA– No. 130, página 619, Bogotá, agosto 1917

⁷⁸ Ibidem 29

26 de ese mes la gente de tierra hizo anotaciones en el *Cuaderno de la Jornada* en Tamalameque).

El tiempo adicional al previsto que tuvieron que esperar los miembros de la comisión que viajaba por tierra, no se puede considerar como un regalo que les diera Dios para descansar y reponer fuerzas. Fue, por el contrario, quizás la peor tortura física y moral que cupiera imaginar. Aunque comida y cobijo no parecían faltarles, se encontraban abandonados literalmente en un sitio ignoto en todo el centro del planeta, bajo un calor y una humedad sofocantes y constantes, en un terreno cenagoso e insalubre (aún en la actualidad), sin la menor idea de lo que sucedía en el mundo más allá de donde les alcanzaba la vista, huérfanos de las medicinas y armas que deberían traer los bergantines; muchos de ellos enfermos y viendo, además, el sufrimiento de sus bestias a merced de un ambiente que también para ellas era muy agresivo. Cabría imaginar, por lo tanto, la alegría que sintieron al enterarse de que el otro grupo estaba llegando a su rescate.

3.5 Reunión de los dos grupos y avance hacia el interior

Tras una semana, esta sí de reposición de energías y de moral, *“prosiguieron el río arriba con los bergantines, y el teniente por tierra buscando el nacimiento del río que era su demanda; y así se partió de aquella provincia de Sompallón, habiéndosele muerto hasta allí más de cien hombres”*⁷⁹.

Si bien el paisaje era muy parecido al ya recorrido, se hacía notoria la ausencia de indígenas. La región no estaba muy habitada y los pocos nativos que *“la frecuentaban, usaban canoas para transportarse y labraban sus cultivos en sitios resguardados en cualquiera de sus dos cenagosas riberas”*⁸⁰. El hambre se hizo presente y la falta de caminos ancestrales obligó a los españoles a formar una unidad de trocheros (macheteros) que abrieran camino a través de la jungla más allá de los pantanos que se extendían interminablemente a lo ancho de la ribera del río. Tampoco encontraron nativos que les guiaran ni ayudaran a transportar sus pesadas cargas. Los sufrimientos se multiplicaron y las muertes en el pelotón continuaron hasta que, penosamente, llegaron a

⁷⁹ Ibidem 19, página 381

⁸⁰ Ibidem 28

La Tora a finales de octubre, sitio este asentado sobre las que los españoles llamaron Barrancas Bermejas por el color rojizo de las orillas del río. *“Subió este aflixido exército por el río Grande çiento é seis leguas, hasta que llegaron a un pueblo que se diçe de la Tora”, “donde hasta allí, assi (sic) de hambre como por ser la más de la gente que venía nuevamente venida de España, se avia (sic) muerto la mayor parte della (sic)”*⁸¹.

3.6 Regresar o seguir adelante

“Muchos días ... estuvieron en aquel sitio, por parecerle al General era bueno y sano, y con los buenos bohíos se pudieron reparar algo los enfermos y alentar los sanos para lo de adelante”, escribió Fray Pedro Simón⁸². *“Sin embargo, la gente siguió muriendo a pesar de tener alimento y descanso, así como protección contra la lluvia, animales salvajes y algunos de los insectos”*⁸³.

Corridos ocho meses desde la salida de la expedición de Santa Marta, estacionados en La Tora (hoy Barrancabermeja) sin haber logrado un solo resultado digno de mostrar, y diezmada la tropa por las enfermedades y muertes causadas por el ambiente y algunos enfrentamientos con tribus indígenas indomables, añadida a todo ello la carencia de bastimentos, llegó el momento en que la frustración y el instinto de supervivencia comenzaron a primar sobre la obediencia ciega al encargo laboral, al punto de que hasta los capitanes más antiguos y experimentados comenzaron a dudar del buen resultado de la empresa. A dos de ellos, los capitanes San Martín y Céspedes, enviaron las tropas como voceros ante Quesada para exponerle que la opinión de todos resistía la continuación de una tentativa de exploración que ya era temeraria, tras haber perdido gran parte de la soldadesca y de hallarse sin guías ni dirección para seguirla, y que mejor sería regresar a Santa Marta o al menos hasta la zona de Tamalameque, tierra abundante en víveres, donde podrían fundar una población que les sirviera de punto de partida para descubrimientos ulteriores.

⁸¹ Ibidem 19, página 381. Según el diccionario de la RAE, en el antiguo sistema español una legua equivalía a 5.572,7 metros; por lo que 106 leguas equivaldrían a 591 km. Sorprende la exactitud de la cifra que menciona el cronista, teniendo en cuenta que la Oficina de Longitudes del Ministerio de Relaciones Exteriores fijó en 581,5 km la distancia entre Bocas de Ceniza y Barrancabermeja siguiendo la vaguada del río

⁸² Ibidem 46, página 85

⁸³ JOSÉ IGNACIO AVELLANEDA, *“The conquerors of the New Kingdom of Granada”*, University of Florida, 1990

Resumiendo la extensa respuesta que, según Fray Pedro Simón, dio Quesada a los voceros, el historiador Joaquín Acosta, dice⁸⁴: *“El licenciado respondió con firmeza, diciendo que la perdición era más segura volviendo atrás, porque no cabiendo todos en los buques moriría el resto de la gente en el curso de una vergonzosa retirada, emprendida justamente cuando ya comenzaban a ver indicios de las tierras más cultas que buscaban y de las cuales según se decía en la costa venía el oro que ya habían agotado en lo descubierto; que el Adelantado (Fernández de Lugo) había empleado toda su hacienda y sus recursos en los aprestos de esta jornada, la que por su parte no pensaba abandonar sino con la vida, porque en la tardanza estaba el peligro, y otros descubridores más tenaces recogerían el fruto si ellos por falta de constancia desistían”*. Menciona Acosta que, ante el calibre de esta respuesta, los hombres de guerra se sometieron sin replicar y que *“de la conducta digna y firme de Quesada en estas circunstancias tan difíciles dependió el éxito con que finalmente se coronó esta empresa”*, aunque, por supuesto, con un resultado absolutamente diferente del que suponían Fernández de Lugo y ellos mismos al partir de Santa Marta.

3.7 Apertura del camino del Opón

Teniendo claro que tras la reprimenda que dio a la soldadesca su única opción era seguir adelante con el fin de evitar una insurrección, Quesada ordenó el envío una avanzada por el río para descubrir lo más que le fuese posible, en tanto que cesaban las aguas, y los dolientes mejoraban de las enfermedades que padecían. Dice Aguado que dos bergantines, los más ligeros, fueron enviados con gente bien dispuesta para que navegasen lo que pudiesen río arriba y viesan lo que en él había y la disposición de la tierra, si era poblada y andadera para pasar adelante. Las noticias no fueron buenas. Los intentos por seguir remontando el río, al menos por ahora, serían vanos. Era imposible hacerlo con los bergantines por la fuerza de la corriente y tampoco sería viable hacerlo a pie, *“porque hallaron que el río venía ya tan fuera de madre que no había lugar de indios en la costa de él, sino muy pocos en isletas, todo lo demás*

⁸⁴ Ibidem 26, página 122

era agua cuanto se veía^{85,86}. *“Veinte días gastaron los buques en este viaje y, al fin, tornaron desconsolados, diciendo que no habían hallado vestigios de habitantes en las orillas del Magdalena, que parecían más agrestes y solitarias a medida que se subía más”*⁸⁷.

*“Visto ya el poco remedio que para subir el dicho río arriba había, acordó el Licenciado de ir a descubrir por un brazo pequeño que cerca del dicho pueblo donde estaba (La Tora) entraba en el río Grande y parecía venir de unas sierras y montañas grandes que estaban a mano izquierda, las cuales montañas según supimos después de descubiertas se llamaban las sierras del Opón”*⁸⁸. Ese brazo pequeño conducía al río que, al igual que las sierras que se veían a la distancia, *“por lo más cerca veinte leguas”*⁸⁹, se llamaba o llamaría Opón.

Joaquín Acosta⁹⁰ dice que *“Barranca Bermeja ... sitio llamado antes La Tora por los indios, fue el cuartel jeneral (sic) de Gonzalo Ximénez de Quesada en su descubrimiento, i es uno de los más memorables de aquella época. A cosa de dos leguas se ve la embocadura del río Opón en el Magdalena, por donde subieron los primeros descubridores de esta comarca. Tendrá aquí el Opón de 60 a 80 varas de ancho, a poco más o menos como el Sena por Paris; si se toma como compás la anchura de Magdalena, se halla que puede caber aproximadamente seis u ocho veces”*.

De acuerdo con una carta firmada por dos oficiales de Quesada relatando lo sucedido en su exploración, la cual reproduce en su libro Fernández de Oviedo⁹¹, el Licenciado despachó al capitán San Martín por ese brazo río arriba con doce hombres en tres canoas pequeñas y éste dijo al volver que había llegado hasta veinte leguas de donde habían salido y había hallado alguna manera de población, aunque poca, y que aquella era la vía por donde bajaban

⁸⁵ RELACIÓN ANÓNIMA, *“Conquista del Nuevo Reino de Granada”* en *“Colección de documentos inéditos de la geografía y la historia de Colombia”*, recopilados por Antonio B. Cuervo durante su permanencia en España como Ministro de la República, Sección Primera, Geografía y Viajes, Tomo II, Casa Editorial de J. J. Pérez, Bogotá, 1892

⁸⁶ Esta vez los sorprendió el equinoccio de otoño, al decir de Miguel Triana (referencia 97)

⁸⁷ Ibidem 26

⁸⁸ Ibidem 85

⁸⁹ Ibidem 19, página 358

⁹⁰ JOAQUÍN ACOSTA, *“Itinerario descriptivo del Magdalena al uso de los viajeros en el vapor, precedido de un almanaque para 1851”*, Imprenta de El Día, Bogotá, 1850

⁹¹ Ibidem 19, página 358

los indios con unos panes de sal blanca que se hacía en la sierra para comerciar en el río, y que era muy diferente de la sal marina.

Continúan relatando los dos oficiales que enterado Quesada de las buenas noticias, decidió comprobarlas personalmente con algunos hombres de los más sanos que tenía a disposición y partió del campamento de La Tora y recorrió hasta donde San Martín había llegado, donde se detuvo por sentirse indispuerto y envió a descubrir más adelante a los capitanes Antonio de Lebrija y Juan de Céspedes en compañía de veinticinco hombres, para que explorasen las sierras y viesan lo que en ellas había. Así lo hicieron y, según lo que se menciona en la carta, atravesaron un grueso trecho de tierra, quizás hasta de veinticinco leguas, llegando a una planicie donde vieron muestras de muy buena tierra y buenas poblaciones, y regresaron con la buena nueva al sitio donde se había quedado el Licenciado. Volvió entonces el grupo a La Tora, donde se enteraron de que muchos compañeros habían muerto. Quesada dispuso entonces el regreso de los bergantines a Santa Marta a órdenes de Gallegos *“con los enfermos y otros que quisieron volverse, unos 150, muy maltrechos y temerosos de la ferocidad de los indios”*⁹², y decidió emprender la aventura sierra arriba llevando la gente en mejor condición. La expedición continuó entonces atravesando *“dichas sierras montuosas que se llaman de Opón”*, saliendo a la tierra rasa que se había descubierto en días anteriores, *“donde comenzó la conquista de este nuevo reino”*. Por su parte, Gallegos *“volvió río abajo a Santa Marta, donde halló ya muerto al Adelantado de Canaria D. Pedro Fernández de Lugo”*⁹³.

3.8 En el país de los chibchas

De acuerdo con una cronología elaborada por Ariza⁹⁴, fue el 2 de marzo de 1537 cuando *“la expedición domina la Sierra del Opón, deslinde entre la*

⁹² ROBERTO VELANDIA, *“Todos los caminos conducen a Santafé. Los caminos reales de Cundinamarca”*, página 133, Caminos reales de Colombia, Fondo FEN-Colombia, Santafé de Bogotá D. C., 1995. En un documento de la época dice que la instrucción era esperar con los bergantines durante seis meses en La Tora el eventual retorno de los que emprendieron la aventura por la sierra, pero que se vieron obligados a bajar antes a Santa Marta *“por pura fuerza de armas que los echaron los dichos yndios y porque no pudieron hazer otra cosa y porque si porfiaran a quedarse en el dicho lugar los dichos yndios los mataran a todos ellos e no quedara hombre a vida”*. Ref.: Academia Nacional de Historia, BHA No. 130, página 615, Bogotá, agosto 1917

⁹³ Ibidem 21, página 113

⁹⁴ Ibidem 60

altiplanicie y las fragosas selvas. Grito unánime de alegría y luego el silencio que impone la maravillosa sorpresa, a la vista de las hermosas y extensas tierras de Chipatá, con sus poblaciones y sementeras. Lágrimas de emoción corren por los demacrados rostros, cuyas barbas no alcanzan a disimular la palidez y la flacura de los curtidos expedicionarios". Quedaba en ese instante abierta la ruta que se conocería como "*camino del Opón*", que los llevó a tierra fría en pleno trópico, y que desde ese momento haría mucho más llevadera la expedición hasta alcanzar un lugar que aún no imaginaban: el país de los chibchas (figura 13). Según Kroeber⁹⁵, "*la longitud total del territorio chibcha, desde un poco al norte de la latitud 4° N hasta un poco al sur de la latitud 7° N, era de unos 270 km (170 millas), con una amplitud extrema de sierra a sierra, de quizás 140 km (85 millas)*", para un área aproximada de 37.800 km², con la mayoría de sus centros poblados situados a elevaciones entre 2.600 y 2.700 metros sobre el nivel del mar.

Por este camino "*llegarían al interior del nuevo territorio las primeras mercancías europeas, las primeras mujeres españolas y el primer trigo para sembrar, transportado en la segunda expedición que, en 1540, volvió a transitar por este camino abierto por Quesada*"⁹⁶. Esta segunda expedición fue la de Jerónimo Lebrón, a la sazón gobernador interino de la provincia de Santa Marta, sobre la cual se hará una breve descripción más adelante.

A los efectos de este documento sintético, sobra la descripción de las peripecias en la travesía de la expedición hasta alcanzar el Valle de Los Alcázares. Baste con citar algunos puntos de la trayectoria seguida por el grupo. De acuerdo con el itinerario elaborado por Ariza, el domingo 4 de marzo de 1537 fray Domingo de las Casas celebró la primera misa que se dijo en este reino. Se llama después a lista y, ¡oh sorpresa!, sólo respondieron ciento sesenta y seis hombres (hay 69 caballos). ¡Más del ochenta por ciento de los expedicionarios (o del setenta y cinco por ciento según las cifras de Melchor Jiménez de Quesada) había muerto por el camino o retornado enfermo a Santa Marta en los bergantines!

⁹⁵ A. L. KROEBER, "*The Chibcha*", Handbook of South American Indians, Volume 2, page 350, Smithsonian Institution, Bureau of American Ethnology, Bulletin 143, Washington D. C., 1946

⁹⁶ MARÍA ÁNGELES EUGENIO MARTÍNEZ, "*El puerto y camino de Carare en Nueva Granada*", Anuario de estudios americanos, No. 30, enero de 1973

caserío muisca de Cundinamarca con el que se encontró la tropa. El 13 avanzan hasta Lenguzaque y el 14 siguen hasta Cucunubá y Suesca, donde descansan hasta el 22, día en que los españoles entran a la hoy llamada sabana de Bogotá, arribando a Nemocón. Los indios bogotaes, que estaban acampados en Tibitó, en número de 600 al mando de Sacresazipa, asaltan la retaguardia. Quesada ordena a los capitanes Juan de Céspedes y Lázaro Fonte repeler el ataque y ellos, junto con el Alférez García Zorro, los soldados de caballería Baltasar Maldonado, Juan de Pinilla y otros, desbaratan el asalto y persiguen a los indios hasta el Cercado Real de Sumungotá, media legua al noroeste de Cajicá. El 23 de marzo salen de Nemocón y llegan a Cajicá, donde pasan la noche. El 24 se traslada el ejército de Cajicá a Chía, donde acampa hasta el 5 de abril, día en que se cumple un año de la salida de Jiménez de Quesada de Santa Marta. Ese día se desplazan hasta Suba, donde pernoctan hasta el 19, inclusive. El viernes 20 de abril de 1537 pasan el río Juan Amarillo y vencida la resistencia de los indios bogotaes apostados en la orilla sur, Jiménez de Quesada toma posesión de Muequetá o Corte del Zipa, en Bacatá o Funza. Huye entonces el Zipa con sus tesoros y servidumbre. El campamento español permanece aquí, hostigado por los indios durante un mes, antes de emprender formalmente la conquista de todo el Reino Chibcha.

Este fue, en síntesis, el sistema intermodal de transporte que combinó un recorrido fluvial (así parte de los expedicionarios lo hayan hecho a pie o a caballo por el borde del río) con un tramo de recorrido netamente terrestre, conocido desde entonces como *“Camino del Opón”*, ruta que siguieron penosamente las primeras expediciones de la Corona española para alcanzar la parte alta y posteriormente la capital del que el pionero Jiménez de Quesada bautizaría como Nuevo Reino de Granada.

3.9 Repaso al itinerario de la expedición

La figura 14, tomada de la tesis de Avellaneda⁹⁸, esquematiza la ruta que, según él, siguió la expedición de Quesada desde Santa Marta, así como las rutas de otros dos conquistadores que llegaron al altiplano unos meses después. El esquema de Avellaneda es muy impreciso, porque ubica algunos lugares en puntos y a separaciones relativas que no se ajustan a la realidad.

⁹⁸ Ibidem 83

Por ejemplo: (1) ubica a Tamalameque como si fuera un puerto sobre el río Magdalena, que en ese instante de la historia no lo era, ya que estaba asentado en la ciénaga de Zapatosa⁹⁹; (2) como después de permanecer un tiempo en Tamalameque, Jiménez de Quesada se dirigió a Sompallón¹⁰⁰ (hoy El Banco); Avellaneda fija arbitrariamente este sitio unas leguas al sur del Tamalameque indígena, siendo que, en realidad, estaba sobre el río grande y muy cerca de la ciénaga; de hecho, si Tamalameque estuviera ubicado en aquel momento donde está hoy como lo marca Avellaneda en su mapa, el destacamento terrestre de Quesada hubiera tenido que ir aguas arriba persiguiendo a la avanzada fluvial para encontrarse con ella, lo que iría en contra del sentido común^{101, 102, 103}; (3) localiza a La Tora (actual Barrancabermeja) al norte del río Lebrija, lo que no solo es incorrecto, porque este río desemboca unos 80 km al norte de Barranca, sino, además, porque sería absolutamente imposible, dada la lejanía, enfrentar desde ese punto el ascenso por la sierra por el río Opón, marcado en el mapa de Avellaneda con el círculo número 2.

⁹⁹ “En la ciénaga de Zapatosa, cuyo desagüe por el río Cesar era el sitio del Tamalameque original, ...”. Ref.: ORLANDO FALS BORDA, “Mompós y Loba”, Historia doble de la costa 1, página 33 A, Segunda Edición, El Áncora Editores, Bogotá, 2002

¹⁰⁰ “Lo cierto es que, a falta de una, El Banco fue fundado cinco veces. Se recuerda cuando el capitán español Melchor de Valdés, la bautizó con el nombre de Santiago de Sompallón”. Ref.: ADRIANA GARZÓN CÁRDENAS, Diario El Tiempo, octubre 15 de 1992

¹⁰¹ La primera parte del libro “No hay caciques ni señores”, de Hermes Tovar Pinzón, corresponde a una “Visita de 1560”, de autoría anónima, posiblemente de unos funcionarios del fisco. En la página 102 de este documento de visita se describe la ubicación de Tamalameque de una manera que no puede resultar más clara: “Desde el Nuevo Reyno de Granada para bajar a la gobernación (sic) de Santa Marta se viene en canoas por el río grande de la Madalena (sic) abaxo (sic) y el primer pueblo despañoles (sic) es Tamalameque. Tiene su asiento dos leguas del Río Grande. Éntrase a él por una ciénaga”

¹⁰² En la referencia 19, Fernández de Oviedo, dando cuenta del relato que le hizo personalmente Jiménez de Quesada, escribió que “los estaba esperando en una provincia que llaman de Sompallón, porque así se había acordado en Santa Marta; y hasta allí hay sesenta leguas poco más o menos”. Sesenta leguas náuticas son 334 km, por lo que la estimación de Quesada se ajusta muy bien a la distancia real existente entre Bocas de Ceniza y El Banco, (348,5 km medidos por la vaguada del río, según la Oficina de Longitudes del Ministerio de Relaciones Exteriores). De quedar Sompallón donde arbitrariamente lo ubicaron en sus mapas Avellaneda y Ariza, su separación respecto de las bocas del río, en leguas, sería mucho mayor de sesenta

¹⁰³ Joaquín Acosta dice: “Viendo el licenciado Quesada que después de algunos días de esperar en Sompallón no llegaba la flotilla, (...) determinó enviar una partida río abajo a dar prisa a los buques que suponía cercanos, como en efecto lo estaban” (“Compendio histórico del descubrimiento y colonización de la Nueva Granada”, página 175, Imprenta de Beau en San Germán en Laye, Paris, 1848)

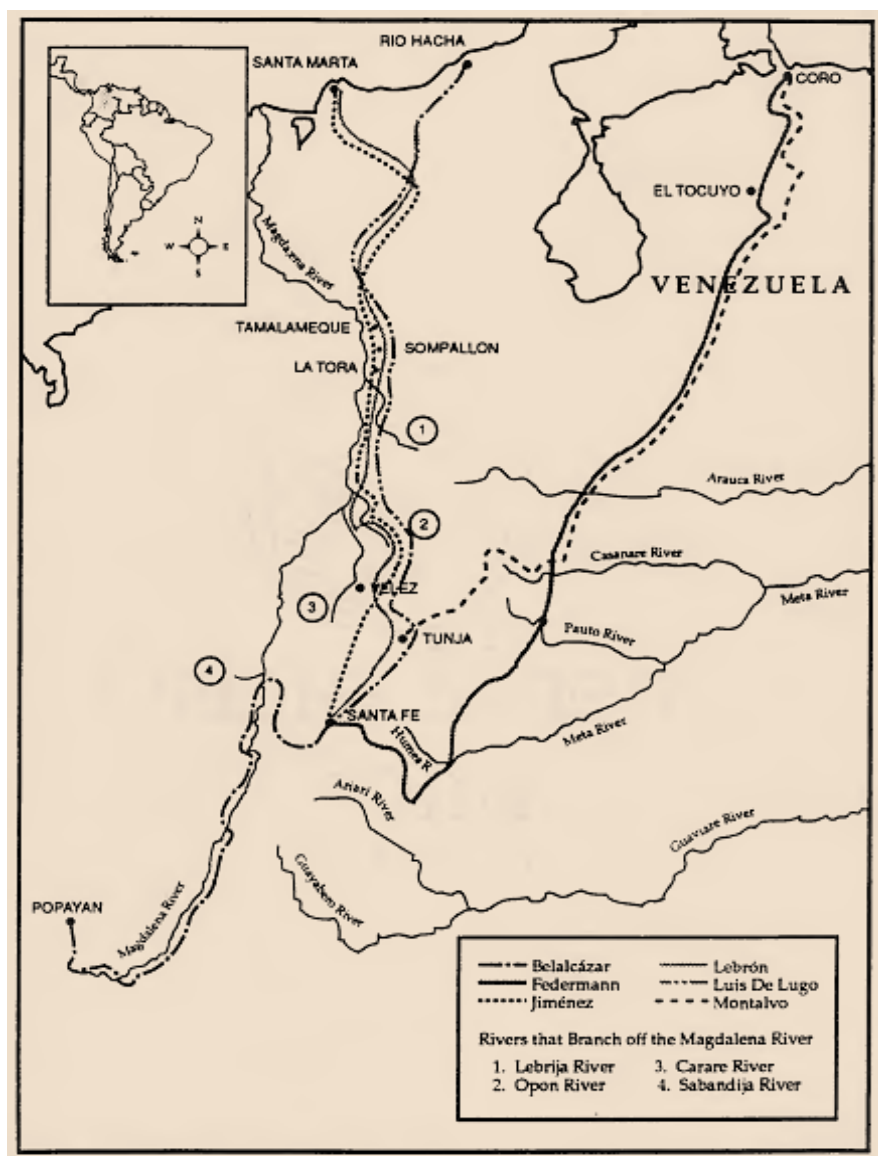


Figura 14 - Las rutas de las expediciones según Avellaneda¹⁰⁴

Ariza también elaboró un mapa de itinerario, que se incluye a continuación como figura 15, donde insertó las fechas en las que, según su estimación, pasó la expedición por cada punto. Este mapa, elaborado casi treinta años antes que el de Avellaneda, presenta la misma imprecisión en cuanto a las ubicaciones de Tamalameque y Sompallón en la época, pero, al menos, ubica a La Tora en su lugar. Sin embargo, yerra por completo al considerar que el grupo expedicionario accedió a las sierras del Opón a través el río Carare, lo que hubiera implicado un recorrido de casi 40 km aguas arriba por el río grande desde la Tora hasta alcanzar la desembocadura de dicho río que, según creyó

¹⁰⁴ Ibidem 83

Ariza, fue por la que ingresó el capitán San Martín en la exploración en canoas que realizó previamente por orden de Quesada: *“El Capitán Juan de San Martín parte con 20 hombres y dos canoas. Por el río Carare y por su orilla oriental avanza hasta treinta leguas hasta el valle del Opón, donde halla mantas finas, bien pintadas, sal en bloques, noticias de la altiplanicie, que tiene buenos caminos y gran abastecimiento”*¹⁰⁵.

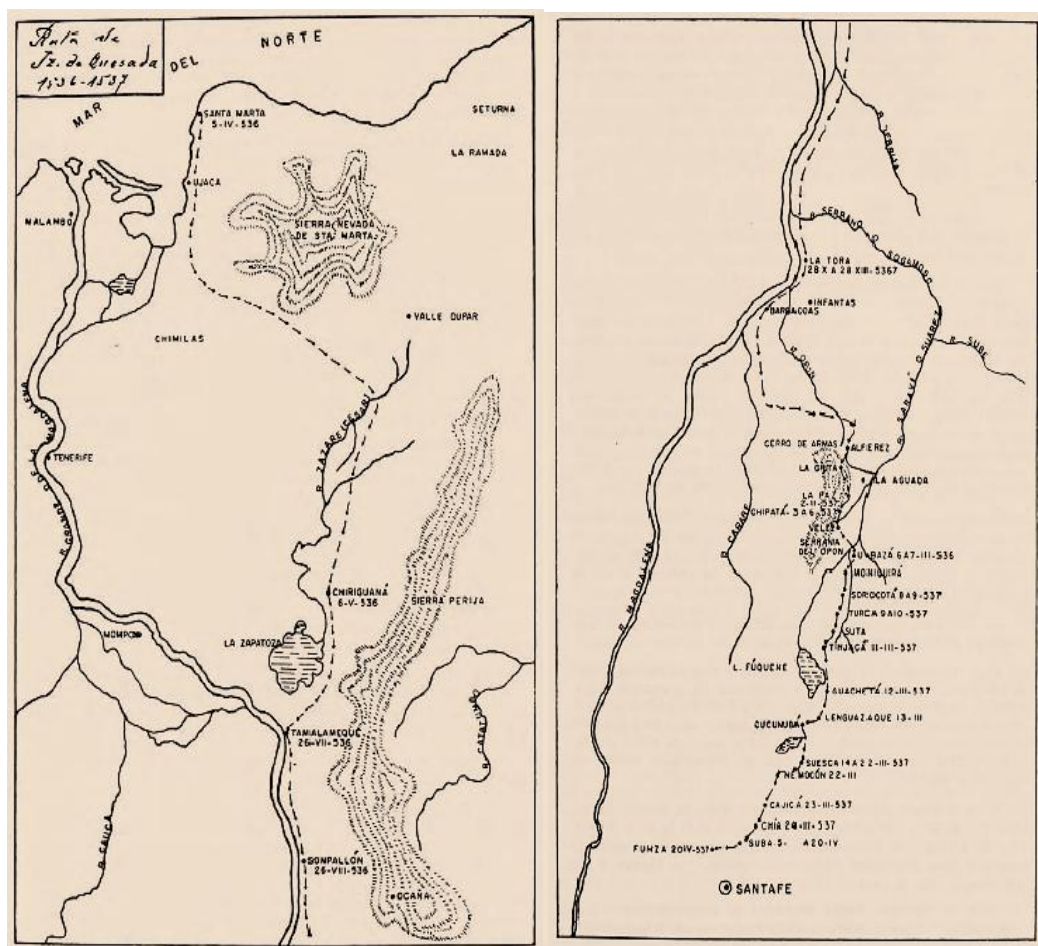


Figura 15 - La ruta de la expedición de Jiménez de Quesada según Ariza

Ortega Ricaurte presentó una descripción completa de la ruta seguida por la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada¹⁰⁶. En ella incluyó un mapa que señala con mayor exactitud el recorrido terrestre de la expedición (figura 16).

¹⁰⁵ Ibidem 60

¹⁰⁶ DANIEL ORTEGA RICAURTE, *“Ruta de Gonzalo Jiménez de Quesada”*, BHA Nos 285-286, pp. 409-452, Academia Colombiana de Historia, Bogotá, julio y agosto 1938

en la gobernación de Santa Marta. Y de su existencia recién se supo allí entre junio y julio de 1539, cuando Jiménez de Quesada, a quien daban por perdido y muerto, llegó a Cartagena en compañía de Sebastián de Belalcázar y Nicolás Federmann camino de España, buscando la solución de divergencias sobre la jurisdicción de los territorios que cada uno de ellos consideraba haber descubierto.

4 Acceso de otros contingentes por el camino del Opón tras el viaje de Quesada a España

4.1 Jerónimo Lebrón

Al enterarse de los descubrimientos de Quesada, Jerónimo Lebrón, encargado temporalmente por la Real Audiencia de Santo Domingo de la gobernación de Santa Marta tras la muerte de Fernández de Lugo, quiso aprovechar la ausencia del descubridor para tomar posesión del Nuevo Reino. Con este fin, emprendió en 1540 una expedición, tanto o más numerosa que la de Quesada, y siguió la misma trayectoria de este, sufriendo similares padecimientos y bajas. Venían en su compañía las primeras mujeres españolas que hubo en el Nuevo Reino. Su expedición trajo, también, semillas de granos y hortalizas y las primeras mercancías europeas, harto necesarias, por cuanto los españoles afincados en el Nuevo Reino se estaban vistiendo de algodón y fique trabajado por los indios. Para su ascenso, Lebrón se vio en la necesidad de tomar a la fuerza algunos indígenas *“que sirvieron de guías para mostrar las trochas ya casi borradas en el bosque por donde habían transitado los descubridores cuatro años antes”*¹⁰⁷, los que debieron hacer uso constante de machetes y azadones para abrir paso entre la crecida maleza, a pesar del poco tiempo transcurrido desde el primer recorrido de los españoles por allí. Pero aún con este obstáculo y los continuos enfrentamientos con algunos grupos de nativos hostiles, Lebrón logró llegar a Vélez el mismo año de su salida de Santa Marta. Lo hizo a finales de octubre o principios de noviembre, y presentó las credenciales de gobernador encargado que había recibido de la Real Audiencia de Santo Domingo, las cuales aceptó el Cabildo local sin objeción, reconociéndolo como legítimo gobernador. Pasó entonces a Tunja, donde no

¹⁰⁷ Ibidem 26

corrió con igual suerte. Tan pronto Hernán Pérez de Quesada, quien ejercía como Justicia Mayor y Capitán General del Nuevo Reino en ausencia de su hermano, se enteró de este suceso, envió mensajeros a Lebrón, *“vedándole que pasara adelante, si no traía despachos reales como gobernador del Nuevo Reino de Granada, pues en su opinión no bastaba el título de Gobernador de Santa Marta, expedido por la Audiencia de Santo Domingo, para que él pudiese entregarle el mando de las nuevas y apartadas regiones descubiertas por su hermano”*. Acordaron, entonces, oír el parecer de los Cabildos de Santa Fe y Tunja y acogerse a su decisión. *“De antemano sabía Quesada cuál sería la resolución de aquellos ayuntamientos, cuyos miembros, siendo de los más favorecidos en los repartimientos de indios hechos por Jiménez de Quesada, temían la introducción de una nueva autoridad que pudiera anularlos”*. En consecuencia, Lebrón no tuvo más remedio que contentarse vendiendo a precios fabulosos las mercancías que traía, entre ellas los primeros negros que vinieron al Nuevo Reino, y regresar a Santa Marta bajando por Tocaima hasta Guataquí, al borde del río Magdalena, el mismo sitio en que había embarcado hacia España Quesada con Federmann y Belalcázar, donde dispusieron embarcaciones para su traslado. Juan Pablo Restrepo¹⁰⁸, historiador para quien la confesionalidad primaba sobre la objetividad, afirma que, si Hernán Pérez de Quesada y Jerónimo Lebrón no llegaron a las manos o a las armas, fue, simplemente, porque unos misioneros llegados de Santa Marta con Lebrón *“principiaron por prestar un insigne servicio a la paz de la colonia, pues evitaron un conflicto”* entre ellos.

Del viaje frustrado de Lebrón dejaron constancia en estos términos los alcaldes y regidores de Vélez el 15 de diciembre de 1540 en oficio dirigido a Hernán Pérez de Quesada, Capitán General (encargado) y Justicia Mayor del Nuevo Reino: *“Los días pasados vino aquí el Gobernador Jerónimo Lebrón, Gobernador de Santa Marta, lo cual puede hacer cuatro meses y el Cabildo de esta ciudad lo recibió por Gobernador y Capitán General de esta ciudad de Vélez y dende pocos días que llegó, se fue de esta ciudad a la de Tunja y de Santafé, pensando ser recibido por Gobernador de esas ciudades y de las provisiones reales que traía suplicaron para ante Su Majestad; por manera que no fue admitido ni recibido por tal Gobernador, de cuya causa vendió toda su hacienda y se apresta y se va en unos bergantines que se hacen a la ciudad de*

¹⁰⁸ JUAN PABLO RESTREPO, *“La Iglesia y el Estado en Colombia (1881)”*, Publicado por Emiliano Isaza, 1885

Santa Marta” (BHA No. 52, pp. 232-233, Academia Nacional de Historia, Bogotá, enero de 1908).

4.2 Luis Alonso de Lugo

No tuvieron éxito en España las pretensiones de Jiménez de Quesada sobre su Nuevo Reino de Granada. El Consejo de Indias determinó unir la provincia de Santa Marta con el Nuevo Reino bajo el gobierno personal de Luis Alonso de Lugo, a quien la gobernación de la primera le cabía por herencia. El rey Carlos V, en carta fechada en Bruselas el 16 de septiembre de 1540, urgió a Lugo para que tomara posesión efectiva del cargo: *“Don Alonso Luis de Lugo, nuestro Adelantado en Canaria. Vi vuestra carta de 7 Julio en que por no havernos admitido la renunciación por vos hecha en el licenciado Ximenez de la gobernación i conquista de Santa Marta, haviades determinado ir en persona a dicha conquista. He holgado dello, i os encargo la breve partida, por la necesidad que hai especialmente para el nuevo descubrimiento del Nuevo Reino de Granada”*.

Lugo arribó en 1542 a la gobernación por el Cabo de la Vela y Ranchería, donde cometió algunos desafueros. Sobre los pasos que dio después, los cronistas presentan versiones diferentes. Según Aguado, fue a Santa Marta *“donde hizo bergantines y sacó por tierra y por mar más de trescientos hombres, con los cuales caminó por tierra y por el río por el propio camino por do habían subido el General Jiménez de Quesada y su gente y después de ellos Jerónimo Lebrón”*¹⁰⁹. Otros, como Fray Pedro Simón y Joaquín Acosta, aunque con versiones algo diferentes, dicen que Luis Alonso de Lugo no se acercó a Santa Marta. Según Acosta¹¹⁰, lo que hizo en Ranchería fue despachar algunos de sus oficiales a Santa Marta para preparar los buques que debían entrar por el río de la Magdalena, *“mientras que él, quizá avergonzado de presentarse en aquella ciudad después del escándalo que en ella dio algunos años antes, defraudando a su padre y compañeros de la parte del botín que les correspondía y que estaba en su poder, y huyéndose con él a España, se resolvió, sin pasar por Santa Marta, a entrar por el valle de Upar y,*

¹⁰⁹ Ibidem 21, página 251

¹¹⁰ Ibidem 26, página 201

recorriéndolo, salir a las orillas del Magdalena a juntarse con los buques en el sitio acostumbrado”.

Independientemente de la manera como haya accedido Lugo al río Grande, el hecho es que para ascender al altiplano también siguió el camino del Opón. Su travesía fue realmente penosa, si nos atenemos a lo que narra Aguado¹¹¹: *“Digo que cuando el Adelantado llegó a las sierras de Opón llevaba ya menos de los dos tercios de la gente española que de Santa Marta había sacado, consumidos con los trabajos referidos del camino. Llegados que fueron a la sierra y Valle de Opón, como era todo montañas y el camino iba muy cerrado de tal suerte que por haber crecido por el mucho monte no se podía ver ni se dejaba entender ni conocer, fue puesto el Adelantado en gran confusión con toda su gente, de tal suerte que estuvieron para volverse a Santa Marta, porque ni hallaban, como he dicho, camino para pisar adelante ni comida con qué sustentarse”.* Sobre el mismo episodio dice Acosta¹¹²: *“Dejaron los buques algo arriba de la boca del Opón, y continuó su marcha Lugo por donde mismo habían pasado Quesada y Lebrón, y tales eran el hambre, el cansancio y las enfermedades de sus soldados, que tres veces estuvo resuelto a volverse a Santa Marta, y la última lo habría verificado sin duda, a no haber llegado alguna gente de Vélez para servirle de guía y alentarle”.* Llegó a Vélez el 3 de mayo de 1543 *“con solo setenta y cinco compañeros que le habían quedado del camino de casi trescientos que había sacado del Cabo de la Vela y Santa Marta y veintinueve o treinta caballos y otras bestias de casi otras trescientas que también sacó; de las vacas y toros, llegaron también muy pocas, pero al fin fueron las primeras que vinieron a estas dehesas del Reino”*¹¹³. Presentó el Adelantado sus credenciales al Cabildo, *“hallándose presente el Gonzalo Suárez Rondón como gobernador que era del Reino, y dándose por buenas, admitiéronse a que desde luego gobernase”*¹¹⁴.

Si Luis Alonso de Lugo no pasó por Santa Marta al retornar de España al Nuevo Reino, no lo hizo por vergüenza como dijo Acosta, sino porque su desmedida codicia, puesta ya de manifiesto al timar años antes a su padre, lo impelía a llegar pronto a la capital, ahora como gobernador, para cometer tropelías a

¹¹¹ Ibidem 21, página 251

¹¹² Ibidem 26, página 202

¹¹³ FR. PEDRO SIMÓN, *“Noticias historiales de las conquistas de tierra firme en las Indias Occidentales”*, Partes Segunda y Tercera, página 19, Casa Editorial de Medardo Rivas, Bogotá, 1892

¹¹⁴ Ibidem 113, página 20

sus anchas, algunas de las cuales plasmó en su obra el cronista Fernández de Oviedo, quien lo conocía personalmente. El tesorero y el contador reales lograron huir de Santa Fe y llegar a Santo Domingo, donde dieron noticia a la Real Audiencia *“de las tiranías y desafueros y cosas quel (sic) dicho adelantado hacía en aquella su gobernación”*¹¹⁵. Al enterarse de la huida de sus oficiales y ante la perspectiva de un juicio de residencia que en nada le sería favorable, Luis Alonso tomó las de Villadiego por la vía de Guataquí, llevando consigo el botín obtenido al expoliar al Nuevo Reino y dejando encargado de la gobernación a su familiar Lope Montalvo de Lugo, cuyo mandato se extendió tan solo por un año, posiblemente a partir de mayo de 1544, pues en los primeros meses de 1545, tratando de huir de un juez de residencia que se anunciaba, concertó con Juan de Cabrera, quien se hallaba en Neiva, una expedición en busca de *El Dorado*. Sin embargo, la inesperada llegada de Pedro de Ursúa a Santa Fe el 2 de mayo contrarió sus planes, y reducido a prisión tuvo que sufrir las consecuencias de los odios creados entre las parcialidades de Quesadas y Lugos en que se hallaba dividida la Colonia.

4.3 Miguel Díez de Armendáriz y Pedro de Ursúa

Un despacho fechado en Valladolid el 13 de febrero de 1544 confió al licenciado Miguel Díez (o Díaz) de Armendáriz una comisión como juez de residencia a todos quienes hubiesen ejercido algún poder durante la conquista de las provincias de Tierra Firme, a la vez que lo designó gobernador de las provincias de Cartagena, Santa Marta, Nuevo Reino de Granada, Popayán y Río San Juan, y le encargó, además, publicar y aplicar las Leyes Nuevas¹¹⁶. Díez se

¹¹⁵ Ibidem 19, pp. 374-375

¹¹⁶ Las *“Leyes y ordenanças nuevamente hechas por su Magestad para la gouernacion de las Indias y buen tratamiento y conservación de los Indios que se han de guardar en el consejo y audiencias reales que en ellas residen y por todos los otros gouernadores juezes y personas particulares dellas”*, conocidas familiarmente como *“leyes nuevas”*, fueron un conjunto de legislaciones promulgadas en Barcelona el 20 de noviembre de 1542, complementadas por las dadas en Valladolid el 4 de junio de 1543, que pretendían mejorar las condiciones de vida de los indígenas del Nuevo Mundo tras la ocupación española. En su obra *“Fray Juan de los Barrios y la evangelización del Nuevo Reino de Granada”*, Mario Germán Romero las consideró como *“la primera declaración de los derechos del hombre y un monumento a la libertad y dignidad de la persona humana”*. Entre otras medidas, establecieron la prohibición de la esclavitud, el impedimento de utilizar los indios como cargadores sin la debida retribución, la eliminación del derecho a la encomienda de indios de los oficiales, órdenes religiosas, hospitales o cofradías y, además, que el repartimiento dado a los primeros conquistadores cesara a su muerte, al tiempo que los indios libres quedaban bajo la Corona, sin que nadie pudiera heredarlos. Su promulgación produjo enorme malestar entre los colonos americanos, al extremo de causar una sublevación de los colonos del Perú, en la que hasta los oidores de la Real Audiencia de Lima se

convertía así en el primer juez de residencia designado directamente por la Corte para actuar en el Nuevo Reino, y su nombramiento constituyó el primer vínculo de unión que tuvieron entre ellas las provincias mencionadas.

El 21 de abril siguiente Díez notificó desde Sevilla su próximo embarque en *“una armada que, según dicen aquí, deberá hacer la primera jornada a Cartagena”*. Ello no significaba que inmediatamente se hiciese a la mar, *“porque el ‘casi’ de su aparejamiento y disposición, en aquellos tiempos, tampoco era flor de un día”*¹¹⁷. De ahí que se presenten discrepancias sobre si el arribo a su destino fue a finales de 1544 como dicen la mayoría de los cronistas y parece ser cierto, o a principios de 1545 como afirma, por ejemplo, Flórez de Ocariz. En lo que sí hay coincidencia, es en el hecho de que el licenciado traía como capitán a su joven sobrino don Pedro de Ursúa (Orsúa, según algunos autores)¹¹⁸.

A Cartagena acudieron muy pronto varios de los primeros pobladores y fundadores de Santafé, Tunja y Vélez apremiando al visitador su presencia en Santa Fe para protegerlos de los agravios que contra ellos había iniciado el Adelantado de Canarias Luis Alonso de Lugo y que, tras su huida, continuaba su teniente Lope Montalvo de Lugo. Debido a la cantidad de trabajo que tenía que desarrollar en esta ciudad, pues debía iniciar la visita de residencia al gobernador don Pedro de Heredia, a su hermano Alonso y demás autoridades locales, Díez acordó con ellos que su sobrino Pedro de Ursúa fuese al Nuevo Reino y, con poderes suyos, atendiera los problemas que había, en tanto él se ocupaba de las residencias en Cartagena.

inclinaron por defender los derechos de los encomenderos, eliminando literalmente al virrey Blasco Núñez Vela, quien pretendía aplicarlas. En la corte española cundió el pánico; el rey fue convencido de que eliminar la encomienda significaría arruinar económicamente la colonización y, finalmente, el 20 de octubre de 1545, se suprimió el capítulo 30 que prohibía la encomienda hereditaria. Ante la dificultad práctica de hacer cumplir estas leyes, las autoridades coloniales optaban por un acatamiento teórico, declarando suspendida *sine die* su vigencia. Díez de Armendáriz las pregonó en Tunja el 1° de enero de 1547 *“y hubo mucha alteración y disgusto general. El cabildo le mandó que suspendiera la ejecución, y trataron de probarle, cómo muchas de esas leyes eran para mayor daño de Su Majestad y perdición de la tierra. Lo mismo hizo en Santafé a su llegada”*. Ref.: BHA No. 174, página 326, Academia Nacional de Historia, Bogotá, abril de 1926

¹¹⁷ EULOGIO ZUDAIRE HUARTE, *“El capitán Pedro de Ursúa, Señor de Ursúa”*, Revista Príncipe de Viana No. 158, Gobierno de Navarra, 1980

¹¹⁸ Dice EMILIANO JOS, autor de *“La expedición de Ursúa al Dorado y la rebelión de Lope de Aguirre”* (Talleres gráficos Editorial V. Campo, Huesca, 1927), que no obstante haber nacido en la casa solar de Orsúa, *“hoy se dice por todos Ursúa y así lo llamaremos en las páginas siguientes”*. De igual modo se procederá en estas

Sobre el viaje de Ursúa dice Pedro Simón¹¹⁹ que *“fletando canoas en el río Grande en la Barranca y puerto del cacique Malambo, amigo antiguo de los españoles, esquipadas (sic) de bogas amigos y ayudándose para los peligros del río, de la experiencia larga que tenían, lo pasaron en pocos días hasta desembarcar en la montaña y paraje donde habían desembarcado en el primero y los demás viajes con destreza, y por estar ya el camino más abierto, por los muchos que habían atravesado la montaña, la pasaron con mucha brevedad y sin los enfados que otras, y llegaron a la ciudad de Vélez, donde el Ursúa hizo luego presentación de sus despachos ante los del cabildo y Teniente, que era Jerónimo de Aguayo, que los recibieron llanamente, y a él para lo que venía”*. Sobre el mismo recorrido, Aguado¹²⁰ dice que el joven Ursúa lo hizo en compañía de *“gentes que para su resguardo juntaron para seguridad de los indios del río grande y sierras de Opón por do habían de pasar, y embarcáronse en cuatro bergantines, y como todos los más que en ellos iban eran hombres baquianos en la tierra, que es tanto como decir soldados viejos, no fue tan dificultoso ni tardío su viaje ni tan calamitoso como a los que antes habían andado este camino”*. Ursúa *“entró en esta cibdad (sic), que fue a catorce de marzo de mill e quinientos e quarenta e cinco años”*^{121,122}.

Aunque las dos descripciones coinciden al señalar que el tránsito de Ursúa por el camino del Opón no había sido tan arduo como en años anteriores, por cuanto ya se encontraba en una condición aceptable, el relato que hizo su tío Miguel Díaz de Armendáriz tras ascender por allí en su travesía hacia Santa Fe a finales de 1546 describe una condición hartó diferente. De la veracidad de sus agobios no se puede dudar, por cuanto fueron descritos por él mismo en una carta que dirigió desde Santa Fe al Príncipe Felipe el 13 de febrero de 1547¹²³: *“Llegué al desembarcadero víspera de Todos Santos (31 de octubre de 1546), y al día siguiente entendí en hacer la comida necesaria para diez días de camino. Y el día de las Animas (2 de noviembre) me partí y vine por camino de cuarenta y cinco leguas de despoblado, y todo sierra y cuevas arriba, sin en él topar indio ni cristiano, ni grano de comida, porque no la hay. El cual pasé con*

¹¹⁹ Ibidem 113

¹²⁰ Ibidem 21, página 259

¹²¹ *“Residencia contra Pedro de Orsua”*, Archivo General de Indias, Justicia 489

¹²² En la página 31 del Volumen 5 del BHA (1909) de la *“Academia Nacional de Historia”*, Eduardo Posada cita como fecha de arribo de Ursúa a la capital el 2 de mayo de 1545 y, además, le otorga el título de *“Teniente General”*

¹²³ JUAN FRIEDE, *“Documentos inéditos para la historia de Colombia”*, Volumen VIII (1545-1547), Documento 1892, página 298, Bogotá, 1960. Tomado del AGI, Signatura: SANTA _FE,16,R.1,N.1, Verso 2

*cinco llagas abiertas que me restaron de mi dolencia, a pie, porque aunque traía un caballo pensando aprovecharme de él, es la tierra tal que yo lo traje a él y no él a mí. Todo el camino me fue forzado abrirlo con la gente que conmigo venía y con mis propias manos, con machetes, cortando los árboles y las sabanas, sin haber más rastro de camino como si nunca gentes hubieran pasado, pasando infinitos ríos y arroyos, el agua a los peñetes (sic) y poco más abajo, y algunos a la cintura, y alguno me fue forzado pasarlo a nado y ayudar a pasar los que no lo sabían. Venían los ríos tan crecidos a causa de ser invierno, tiempo de tantas aguas, que ningún paso en todo el dicho camino se pasó que no fuese andando por el agua y todo hasta la rodilla y cayendo del cielo mucha más. Finalmente, en doce días llegué a la ciudad de Vélez donde caí luego en la cama de unas cámaras muy recias con calenturas continuas y mis llagas abiertas”*¹²⁴. Velandia¹²⁵ dice que, tras la patética descripción de Armendáriz, el camino “*fue abandonado y el rey ordenó buscar otra ruta*” aunque, de hecho, ya Luis Lanchero había localizado una tres años antes. De que el camino del Opón haya sido abandonado en la segunda mitad del siglo XVI no cabe duda. Lo que ningún cronista menciona es en qué instante lo fue, aunque no debió ser mucho tiempo después, con la apertura de los caminos de Carare y Honda.

El camino del Opón sólo volvió a ser objeto de alguna atención siglos después, cuando la población de El Socorro, establecida en los últimos años del siglo XVII y punto intermedio del camino entre Vélez y Girón, se convirtió en “*un importante centro artesanal, agrícola y ganadero*”¹²⁶ y, para conservar dicha posición, necesitaba construir y mantener un camino hacia el río Magdalena con el fin de integrarse con las economías mineras de Antioquia. En ese momento de la historia su importancia no pasaba de ser apenas regional, y ya no tenía ninguna posibilidad de ofrecerse como alternativa para la comunicación entre la capital del Nuevo Reino de Granada y el río Magdalena.

El cabildo de Vélez envió una carta al Rey el 24 de octubre de 1796, informándole “*la utilidad de la apertura del camino de Opón*” y buscando apoyo para ello. Dice en ella que “*no es el ánimo de este Cabildo entorpecer el tránsito por el río de Opón cuando antes lo apetece: saliendo este en derechura*

¹²⁴ Díez de Armendáriz llegó a Santa Fe el 17 de enero de 1547

¹²⁵ Ibidem 92, página 143

¹²⁶ ARISTIDES RAMOS PEÑUELA, “*Los caminos del Magdalena*”, Credencial historia No. 287, 2013, disponible en <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-287>

por el centro de la ciudad de Vélez lograría las ventajas de comercio que se dejan ver, las que no tiene abriéndose por el río Carare que sale retirado de la Ciudad más de dos leguas; pero como este Cuerpo no aspira solamente al engrandecimiento de la Ciudad, sino a la común utilidad de la Provincia y del reino; a que tome cuerpo el comercio por aquí; a que se le pierda el miedo a la montaña; y a que se cojan con las manos los frutos que ofrece tan ventajoso tránsito. Por esto, procura a que primero se transite por el río de Carare y después será fácil transitarla por el río de Opón”¹²⁷.

Finalizando el siglo XIX, Élisée Reclus¹²⁸ escribió: “El río Opón, que fluye al Magdalena unos cuarenta kilómetros abajo del Carare, permanece ignorado por los colonos y, sin embargo, su valle fue la puerta por la que Jiménez de Quesada emprendió en 1536 el ascenso hacia las tierras altas que habitaban los Muisca. Por este río, también, era por donde los indios de las mesetas transportaban sus tejidos de algodón y la sal de sus minas”.

¹²⁷ AGI, “Cabildo de Vélez sobre apertura de camino de Opón a Santa Fe”, Signatura: ESTADO,57, N.13

¹²⁸ ÉLISÉE RECLUS, “Nouvelle géographie universelle. La Terre et les hommes, Livre XVIII, Amérique du sud, Les régions andines”, pp. 336-337, Librairie Hachette, Paris, 1893

5 Algunos acontecimientos entre el 20 de abril de 1537 y el 8 de julio de 1539

Lo sucedido en los meses siguientes al 20 de abril de 1537 está descrito con bastante (y a veces excesivo) detalle y con no pocas discrepancias en las incontables crónicas escritas sobre el descubrimiento del Nuevo Reino y la fundación de Santa Fe. Un buen resumen de lo que ellas dicen, se encuentra en el Capítulo 3 del libro de Mejía Pavony¹²⁹. Obviando los pormenores de la búsqueda desahogada de recursos minerales, del reparto del botín, de la distribución de las tierras y de los encuentros y enfrentamientos con las tribus locales, muy importantes a los fines de la historia patria, pero colaterales al propósito de este documento, cabe mencionar tres hechos: la fundación de Santa Fe; el hallazgo, ya mencionado tangencialmente, de un camino de acceso al río Grande, más corto y menos escabroso que el del Opón; y la llegada al altiplano de otras dos expediciones de conquistadores europeos, una proveniente de los llanos y otra del sur del Continente.

5.1 La fundación de Santa Fe

Siempre habrá discrepancias sobre la fecha en la que Quesada instaló el primer asentamiento permanente en un sitio llamado Teusaquillo, situado hacia la parte oriental de la sierra, entre los ríos San Agustín y San Francisco (figura 17). Friede¹³⁰ afirma, apartándose de lo que dice la tradición, *“que el 6 de agosto del año de 1537 fue la fecha que marcó solamente la ocupación definitiva de las tierras del cacique de Bogotá y la decisión de arraigarse allí, y no la verdadera fundación de una ciudad”*, la cual solo se produciría, y en eso sí coincide con otros cronistas e historiadores, el 27 de abril de 1539. Por su

¹²⁹ Ibidem 66

¹³⁰ Ibidem 29

parte, Avellaneda¹³¹ menciona que *“las instrucciones dadas por don Pedro Fernández de Lugo a Jiménez, no incluían la autorización necesaria para fundar ciudades y mucho menos, para crear una división política completa, lo que inesperadamente fue el resultado final de la expedición, (...) Así que después de estar su gente recorriendo la tierra muisca y sus alrededores, en el valle de los Alcázares, Jiménez ordenó la construcción de un campamento más permanente para sus soldados, consistente en una iglesia y doce primitivos ranchos grandes al estilo indígena. Como no tenía autoridad, Jiménez no fundó ciudad alguna, pero el 6 de agosto de 1538 estableció la ciudad de Santa Fe de Bogotá¹³², la futura capital del Nuevo Reino de Granada”*. El nombre de Santa Fe lo eligió, dicen, *“a contemplación de la que en Granada fundaron los Reyes Católicos ...; y en memoria de su patria, después del nombre que dio a la nueva población, llamó todas las tierras y provincias descubiertas por su gente, el Nuevo Reino de Granada”*¹³³.

De hecho, existe una sorprendente similitud entre la altiplanicie regada por el río Funza y la encantadora vega de Granada, fertilizada por el bucólico Genil. *“Quien mira hacia el poniente, desde un espolón de la montaña al pie de la cual se sitúa Bogotá, como se sitúa Granada al pie de sus cerros, se ve hacia el noroeste la cresta de Suba, así como se ve la sierra de Elvira respecto de la antigua capital árabe. Y lo mismo ocurre con las posiciones relativas de Santa Fe en la Vega y el pueblo de Fontibón. La ilusión es completa, y la similitud entre estos dos famosos lugares de España y Colombia debió grabarse en la mente receptiva del ilustre conquistador con peculiar fuerza”*¹³⁴.

Joseph Cassani, religioso de la Compañía de Jesús, escribió que *“erigidas y formadas otras nuevas poblaciones con el mismo nombre de Santa Fe, para distinguirla de todas se especificó ella con el sobrenombre de Santa Fe de Bogotá, ya sea por estar tan cerca de las sierras que eran el dominio del cacique (a quien quitó la vida un español), ya sea por eternizar su nombre perpetuando el triunfo que se consiguió en vencer la resistencia de este tirano, que franqueó*

¹³¹ Ibidem 28

¹³² El nombre *“Santa Fe de Bogotá”* con el que, según Avellaneda y otros, Quesada bautizó la ciudad en el instante de su establecimiento es incorrecto, por cuanto el conquistador nunca puso a ella el apelativo *“de Bogotá”*

¹³³ LUCAS FERNÁNDEZ PIEDRAHITA, *“Historia general de las conquistas del Nuevo Reino de Granada”*, Libro VI, capítulo II, página 198, Aprobado por Cédula Real dada en Buen Retiro, el 10 de mayo de 1688

¹³⁴ H. J. MOZANS (JOHN AUGUSTINE ZAHM), *“Following the conquistadores. Up the Orinoco and down the Magdalena”*, D. Appleton and Company, New York and London, 1910

*el paso al fertilísimo llano en que se fundó la ciudad*¹³⁵. Cassani no citó en su libro la fecha en que se adicionó el sobrenombre *Bogotá*.



Figura 17 - “Fundación de Bogotá”, óleo de Pedro Alcántara Quijano¹³⁶

En relación con la fundación jurídica, formal y definitiva de la población, Friede acepta la fecha del 27 de abril de 1539 y, al respecto, dice que *“El documento más explícito que se ha encontrado hasta ahora y que da la fecha precisa de la fundación jurídica de Santafé, es el testimonio del capitán Honorato Vicente Bernal, acompañante de Federmann y testigo presencial de este acontecimiento”*. En dicha ceremonia, dice Acosta¹³⁷ que *“se ocupó Quesada en constituir el Ayuntamiento de la capital, nombrando alcaldes y regidores, y señalando cura y teniente”*.

Un año más tarde, el 27 de julio de 1540, el emperador Carlos V elevó a *Santafée* (sic) a la categoría de ciudad (figura 18) y ocho años después, el 3 de diciembre de 1548, le concedió un escudo de armas a *“la dicha Provincia del dicho Nuevo Reyno de Granada e cibdades e villas della”*. Aunque la agraciada

¹³⁵ JOSEPH CASSANI, *“Historia de la Provincia de la Compañía de Jesús del Nuevo Reyno de Granada en la América”*, Imprenta y librería de Manuel Fernández, Madrid, Año de MDCCXLI

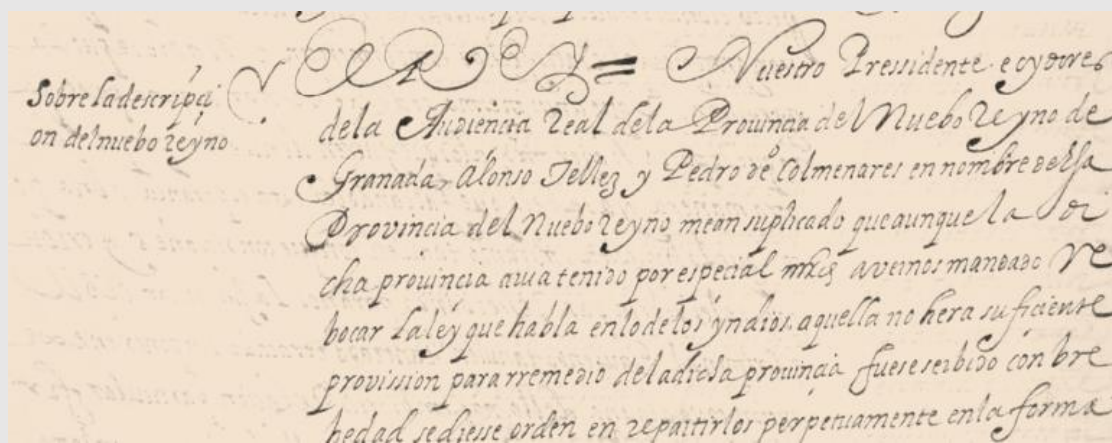
¹³⁶ <https://academiahistoria.org.co/coleccion-de-arte/>

¹³⁷ Ibidem 26, página 169

con el escudo era toda la provincia, la capital se adueñó de él con el paso de los años.

*“Grande debió ser la importancia de Santafé en poco tiempo, pues al año siguiente, o sea once años después de su nacimiento, se ponía en ella una Real Audiencia y se le hacía así capital del Nuevo Reino. La Real orden sobre esto fue dada en Valladolid, en 17 de Julio de 1549, también por el Emperador Carlos V; al año siguiente fue ella cumplida, con el establecimiento de ese alto Tribunal en Santafé, el día 7 de abril”*¹³⁸. El 17 de agosto de 1565 el rey Felipe II la honró con el título de *“muy noble y muy leal”*.

Antes de la creación de la Real Audiencia de Santafé, daba la falsa impresión de que existiese una Audiencia Real de la Provincia del Nuevo Reino de Granada, pues ese era el nombre que daba el Rey a su representación delegada en aquel instante. Así lo demuestra, por ejemplo, una Real Cédula expedida en Valladolid el 27 de noviembre de 1548 sobre la descripción del Nuevo Reino, que comienza así: *“El Rey = Nuestro Presidente y oidores de la Audiencia Real de la Provincia del Nuevo Reino de Granada. Alonso Téllez y Pedro de Colmenares en nombre de la Provincia del Nuevo Reino me han suplicado que aunque la dicha provincia había tenido por especial merced habernos mandado revocar la ley que habla en lo de los indios, aquella no era suficiente no era suficiente provisión para remedio de la dicha provincia ...”* (ver figura).



Tanto esta Real Cédula como otras provisiones del 22 de febrero, 30 de marzo, 31 de mayo, 1 y 9 de junio de 1549, en algunas de las cuales se llama *“Audiencia y Cancillería Real de la Provincia”* al destinatario, se encuentran en los folios 20 a 30 de la referencia 276

¹³⁸ EDUARDO POSADA, *“Nombre y títulos de Bogotá (Capítulo de una obra inédita)”*, BHA, Año III, No. 29, pp. 306-315, Bogotá, Academia Nacional de Historia, mayo de 1905 (la Real Cédula se encuentra en los folios 31 y 32 de la referencia 276)

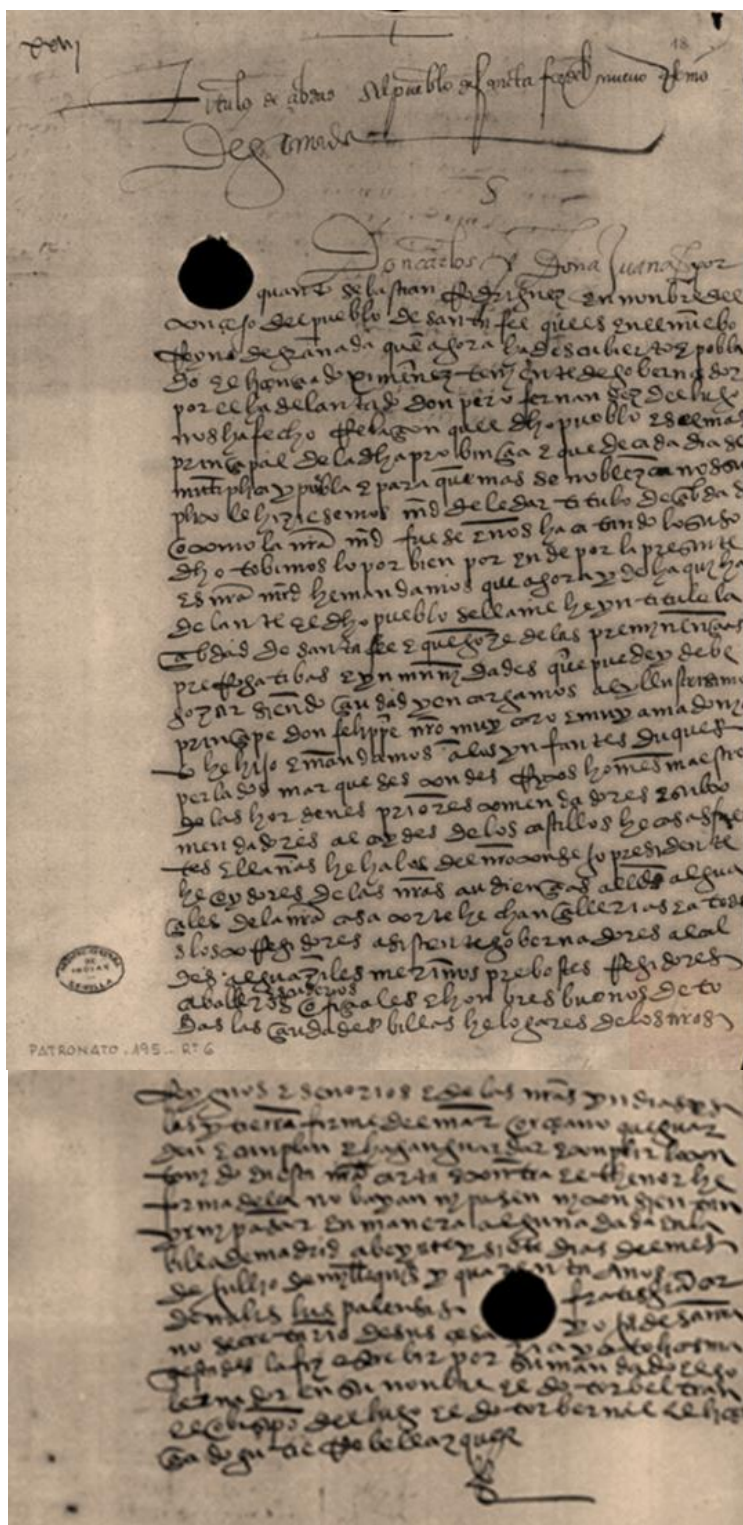


Figura 18 - Título de ciudad al pueblo de *Sancta Fee*¹³⁹

¹³⁹ AGI, “Título de ciudad para el pueblo de Santa Fe”, Signatura: PATRONATO,195,R.6, Fecha Creación: 1540-07-27

Posada¹⁴⁰ asegura que *“En los primeros cien años de la fundación se llamó la ciudad solamente Santafé del Nuevo Reino, y generalmente se escribía Santafée. Con esa adición de Nuevo Reino de Granada o Nuevo Reino simplemente bastaba para diferenciar a la ciudad de Quesada de las otras del mismo nombre fundadas en Buenos Aires y México; pero a fines del siglo XVII se le empezó a agregar el sobrenombre de Bogotá, sin duda para no confundirla con Santafé de Antioquia que había empezado a tener resonancia”*.

Ciertamente, el suplemento *“de Bogotá”* no formó parte del nombre original de la población. López de Velasco¹⁴¹ menciona en su libro de geografía, escrito entre 1571 y 1574, que *“la provincia de Bogotá es la primera y más nombrada del Nuevo Reyno por estar en medio dél (sic): díxose de Bogotá, del nombre de un gran cacique que estaba en ella; hay en ella pobladas la ciudad de Santa Fe y la villeta de San Miguel”*. También, que *“La ciudad de ‘Santa Fé de Bogotá’ en 72° y ½ de longitud del meridiano de Toledo ...”*. Este texto demuestra que no fue en el siglo XVII cuando se añadió *“el sobrenombre de Bogotá”* como afirmó Posada. Fue mucho antes, y posiblemente haya sido López de Velasco el primero en hacerlo.

Dan soporte a esta presunción dos hechos: (1) la recién citada geografía de López de Velasco, recopilada entre 1571 y 1574, que quizás sea la más antigua en que un cronista haya supuesto y escrito que Jiménez de Quesada llamó a la población *“Santa Fé de Bogotá”* (página 361); y (2) un manuscrito titulado *“Demarcación y división de las Indias”*, identificado por la Biblioteca Nacional de España como Códice J15, sin nombre de autor ni fecha de elaboración, en cuyas hojas 41 y 42 y bajo el número 264 aparece una mención temprana de *“Sancta Fée de Bogotá”*, la cual dice: *“La ciudad de Sancta Fée de Bogotá, dicha así por la provincia en que está, setenta y dos grados y medio de longitud del Meridiano de Toledo, que por un círculo mayor serán mil y cuatrocientas y cuarenta leguas; y tres grados y medio o cuatro desta parte de la equinoccial; de seiscientos vecinos, sesenta y cinco encomenderos; reside en ella la Audiencia y oficiales de Hacienda y casa Real, y casa de Fundición; la Cathedral metrópoli, cuyos sufraganos son Popayan, Cartaxena y Sancta Martha; un*

¹⁴⁰ Ibidem 138

¹⁴¹ JUAN LÓPEZ DE VELASCO, *“Geografía y descripción universal de las Indias”*, pp. 359-360, Establecimiento tipográfico de Fortanet, Madrid, 1894

monasterio de Franciscanos y otro de Dominicos¹⁴²; y en su comarca cuarenta mil indios tributarios” (figura 19). Esta cita, prácticamente igual a la que presenta López de Velasco en su libro, lleva a suponer que él fue quien elaboró este Códice.

Las coordenadas en las que López de Velasco fijó la posición de Santa Fe de Bogotá fueron $72\frac{1}{2}^{\circ}$ de longitud del meridiano de Toledo y $3\frac{1}{2}^{\circ}$ o 4° de altura septentrional. En el sistema cartográfico actual, basado en el meridiano de Greenwich, el meridiano de Toledo es 4° W, lo que significa que las coordenadas de López de Velasco ubican a Bogotá prácticamente en el sitio donde se encuentra Cali.

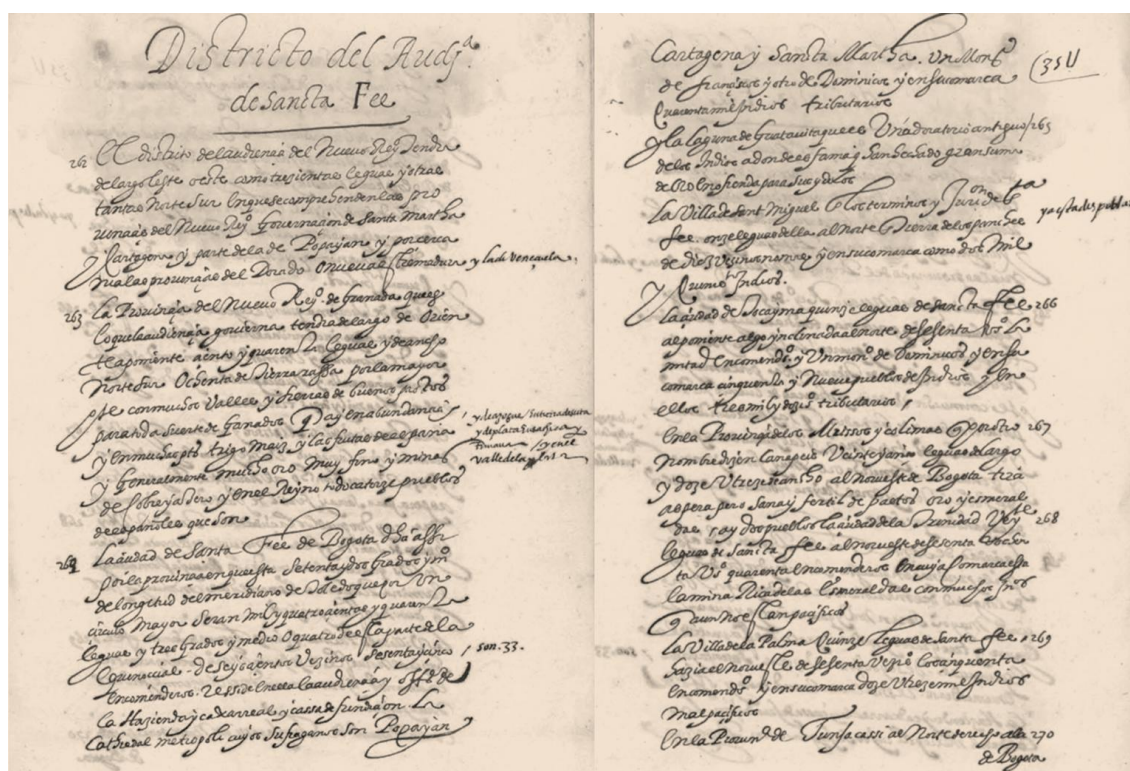


Figura 19 - Facsímil de las páginas del manuscrito donde se menciona a Santa Fe de Bogotá en el siglo XVI

¹⁴² Los dominicos fundaron el convento de Nuestra Señora del Rosario el 26 de agosto de 1550 en la zona de la Calle Real donde hoy funciona el edificio Murillo Toro. Los franciscanos fundaron el de Nuestra Señora de la Purificación, también en 1550, junto al camino que salía de Santa Fe para Tunja, donde ahora está la iglesia de Nuestra Señora de las Nieves y, posteriormente, “se passaron donde está ay el Convento de Nuestro Padre San Augustin, en vna quadra, y solares, que para ello dió, por su mucha devoción, Isabel Romera (sic), la primera muger Española que entró en esta Ciudad (p-d.). En que fundaron Convento, y tomaron possession á principios de enero del año de 1551”. (la parte entrecomillada se tomó de la “Historia de la provincia de San Antonino de la Nueva Granada”, Tomo II, página 39, Editorial A.B.C., Bogotá, 1945, cuyo autor fue Fray Alonso de Zamora). Isabel Romero, esposa del conquistador Francisco Lorenzo, subió con él al Nuevo Reino en la expedición de Jerónimo Lebrón en 1540

La suposición de Posada que sí parece razonable es la de considerar que la adición del término “de Bogotá” se haya hecho para distinguirla de Santafé de Antioquia (fundada en 1541 por el mariscal Robledo), pues las dos poblaciones aparecen relacionadas consecutivamente en el listado de la página 83 del citado Códice J15, cada una con su apelativo (figura 20).

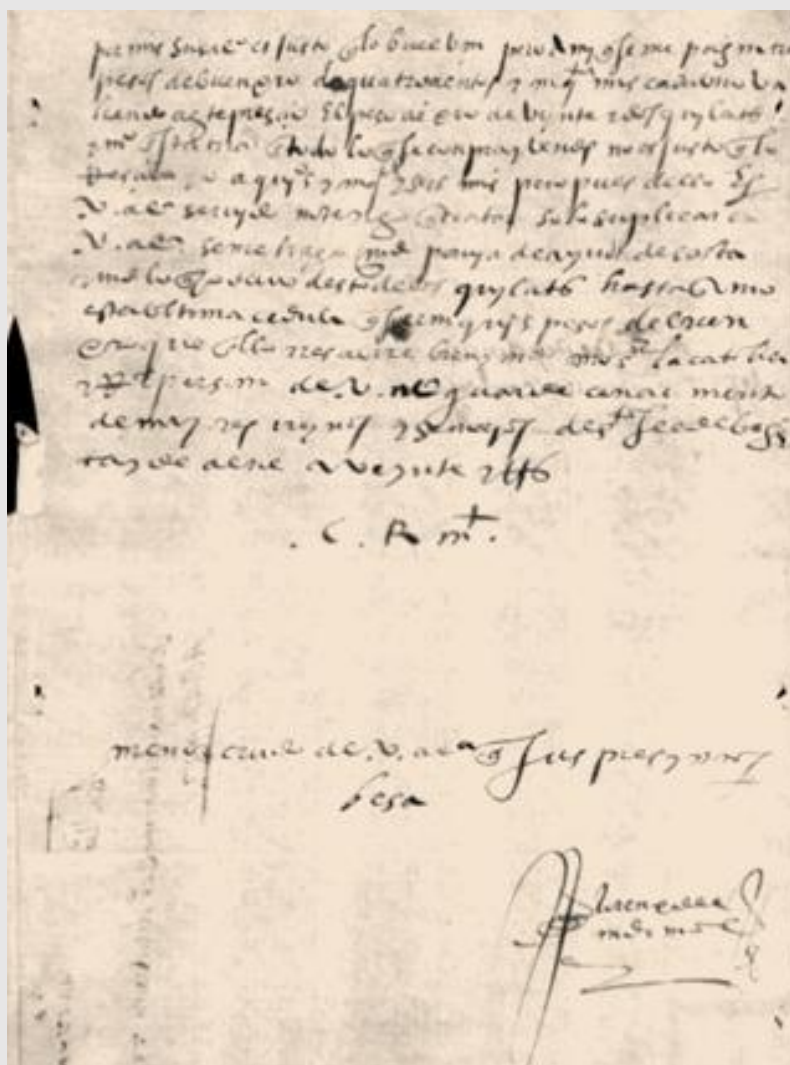
83

S. Miguel. V. 193. V.	204	S. Diego de los Valles. C.	357	
S. Miguel de la Urua. V.	368	Santiago de los Valles. P.	136	
S. Miguel de Buena. C.	390	Santiago de Neza. P.	152	
S. Miguel de Tucuman. C.	492	Santiago de Tolú. V.	288	
S. millan. y.	239	Santecapitrua. P.	431	
S. Nicolas. y.	484	Santecapitrua. V. P.	56	
S. Domingo. C.	37	S. Vicente. P.	431	
S. Felipe. V.	152	S. Vicente de los Andes. P.	338	
S. Tomas. y.	492	S. Vilan. y.	490	
S. Pablo. y.	467	Santa. V. 553. P.	372	
S. P. O.	220	Santaana. y.	77	
S. Felipe. V.	161	Santaana. y.	466	
S. Roman. C.	413	Santaana de Neza. V.	327	
S. Salvador. C.	202	S. Baruna. y.	413	
S. Salvador. y.	43	S. Barbara. de.	199	
S. Salvador. P.	430	Santa Clara. P.	317	
S. Salvador. V.	127	Santa Catalina. y.	50	
S. Sebastian. P.	431	Santa Catalina. y.	71	
S. Sebastian. P.	191	Santa Catalina. y.	413	
S. Juan de la Cruz. V.	291	S. Chatalina. y.	429/425	
S. S. de la Plata. C.	331	Santa Catalina. y.	466	
S. S. del Oro. C.	274	S. Cruz. P.	49. y.	27
S. Verdad. y.	29	S. Cruz de la Cruz. P.	366	
Santiago. C.	396	S. Cruz de Moya. V.	290	
Santiago. C. S. P.	77	Santa Elena. P. p.	26	
Santiago de Lima. V.	226	Santa Elena. P. a.	317	
Santiago de Guayaquil. C.	312	Santa Fe. C.	255	
Santiago de Guayaquil. C.	201	Santa Fe de Antioquia. V.	323	
Santiago de la Montaña. C.	347	Santa Fe de Bogotá. C.	264	
Santiago de la Cruz. P.	102	Santa Fe de Bogotá. y.	463	
Santiago de la Cruz. C.	390	Santa Maria. R.	127	
Santiago de la Cruz. P.	39			

Figura 20 - Listado de poblaciones donde se relacionan consecutivamente Santa Fe de Antioquia y Santa Fe de Bogotá en el códice J15

En un extracto del contenido de reales cédulas y otros documentos que reposan en el Archivo de Indias en relación con la Real Audiencia de Santa Fe, elaborado por la Academia Nacional de Historia, aparece un registro al que se identificó como 165-1582 (BHA No. 185, página 272, Bogotá, mayo de 1927), donde se relaciona una carta que el escribano Lorenzo del Mármol dirigió al Real Consejo de Indias desde Santafé de Bogotá el 23 de abril de 1582. Ernesto Restrepo, quien recopiló la información, mencionó que esa fue la fecha más antigua en que vio el nombre *Bogotá* en un documento oficial.

Mención de *Santa Fee de Bogotá* en la última página de la carta suscrita por el escribano Lorenzo del Mármol el 23 de abril de 1582. Ref.: AGI, "Cartas de Audiencia", Signatura: SANTA_FE,16,R.26,N.170



Rodríguez Fresle (o Freyle) también aseguró que el apelativo *de Bogotá* le fue impuesto en el instante de la fundación de la ciudad¹⁴³: *“Por ser el dicho adelantado Don Gonzalo Jiménez de Quesada natural de Granada en los reinos de España, i por la buena memoria de la ciudad de Santa Fe de Granada, que fundaron los reyes católicos Don Fernando i Doña Isabel, de gloriosa memoria, i cuando desde ella ganaron a Granada de los moros, puso el dicho adelantado a esta su ciudad que nuevamente fundaba, la ciudad de Santa Fe de Bogotá del Nuevo Reino de Granada”*. Y que la llamó *“de Bogotá por haberla poblado a donde el dicho cacique de Bogotá tenía su cercado i casa de recreación”*. Sin embargo, no se puede considerar que Fresle sea el autor original de esta adición, ya que solo tenía cinco años en el instante en que López de Velasco comenzó su recopilación geográfica.

Un aspecto sobre el que al parecer nunca hubo un pronunciamiento oficial durante el período colonial, fue el relacionado con la escritura del nombre de la ciudad, ya que aparece como *“Santa Fe”*, *“Santafé”* (con y sin tilde), *“Santafée”* (con y sin tilde), *“Santa Fée”* (con y sin tilde), *“Santa Fe del Nuevo Reyno”*, *“Santa Fe de Bogotá”*, *“Santafé de Bogotá”*, y otros. Esta profusión de nombres sólo vino a ser resuelta en el momento en que el territorio neogranadino comenzó su singladura como país independiente. El Artículo 5 de la ley fundamental de la República de Colombia, expedida en Angostura el 17 de diciembre de 1819, dispuso que el nombre de la capital fuese simplemente Bogotá: *“La República de Colombia se dividirá en tres grandes Departamentos: Venezuela, Quito y Cundinamarca, que comprenderá las provincias de la Nueva Granada, cuyo nombre queda desde hoy suprimido. Las capitales de estos Departamentos serán las ciudades de Caracas, Quito y Bogotá, quitada la adición de Santa Fe”*¹⁴⁴ (figura 21).

¹⁴³ JUAN RODRÍGUEZ FRESLE, *“Conquista i descubrimiento del Nuevo Reino de Granada de las Indias Occidentales del Mar Océano i fundación de la ciudad de Santa Fe de Bogotá”*, Editor Felipe Pérez, Imprenta de Pizano i Pérez, Bogotá, 1859

¹⁴⁴ Buscando quizás ingresar a los anales de la historia patria como refundador de la capital, Jaime Castro, un reconocido manzanillo boyacense que formó parte de la Asamblea Nacional Constituyente, hizo adicionar de nuevo el mote *“Santa Fe”* al nombre de la capital en la Constitución Política de 1991. El Artículo 322 quedó entonces así: *“Santa Fe de Bogotá, capital de la República y del Departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital”*. Y el Artículo 324: *“Sobre las rentas departamentales que se causen en Santa Fe de Bogotá, la ley determinará la participación que le corresponda a la capital de la República”*. Sería necesaria una reforma constitucional para que, atendiendo el clamor ciudadano ante esta cursilería, la capital volviera a recuperar en el año 2000 el bello y autóctono nombre que le dejaron los libertadores

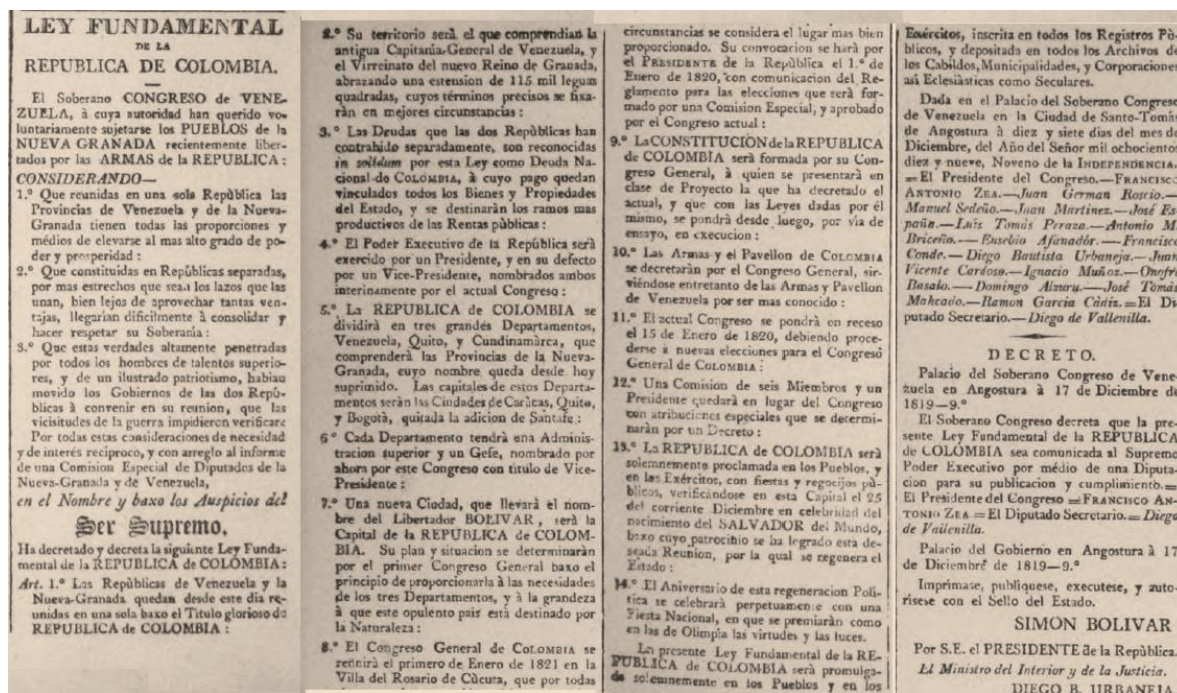


Figura 21 - Ley fundamental de la República de Colombia¹⁴⁵

5.2 Un camino para el regreso

Enorme debió ser el espanto de los primeros conquistadores que llegaron al altiplano al pensar en el sobrecogedor camino que habrían de recorrer nuevamente, ahora en sentido inverso, en el momento en que tuviesen que volver a Santa Marta o a España. Para su alivio, pronto descubrieron una vía alterna que haría mucho más llevadero ese retorno.

En el informe rendido a la Real Audiencia de Santo Domingo por Juan de San Martín y Antonio de Lebrija¹⁴⁶, miembros de la expedición de Quesada, dice, en relación con el hallazgo de una nueva vía para regresar a la costa caribe, que un cacique llamado Pasca dijo al Licenciado que a ocho jornadas de despoblado había una tierra que se llama Neiva, muy rica, donde los indios sacaban el oro debajo de tierra; y que llegados allí *“vieron una tierra llana, aunque no era la que desde las minas se parece, porque es el valle del río grande que sale de Santa Marta; y como el valle en alguna parte ensancha la tierra, parecen llanos y hay sierras de la una parte y de la otra. (...) Viene el río Grande por esta tierra de Neiva muy crecido, por cuya causa y porque nos*

¹⁴⁵ “Correo del Orinoco”, Tomo II, Número 47, Angostura, sábado 18 de diciembre de 1819

¹⁴⁶ Ibidem 19, pp. 357-368

adolecía mucha gente, el dicho teniente se volvió al valle de Bogotá sin ver más de los llanos". Unos renglones más adelante, dice el informe que "desde ha pocos días fue el teniente (Quesada) a los panches por ruego de un cacique amigo nuestro, para satisfacerle de algunos daños que de ellos había recibido, en la cual jornada se descubrió el río grande que antes habíamos visto en Neiva y es el mismo que va a Santa Marta. Estará hasta veinte leguas de esta ciudad de Bogotá, que fue harto bien para esta tierra, a causa de que se pueden hacer bergantines que en diez o doce días vayan a Santa Marta y por él poder traer también los bastimentos que en esta tierra eran necesarios".

Finalmente, en relación con el viaje que haría Quesada a España en 1539 en compañía tanto de Belalcázar y Federmann, como de quienes suscribieron el informe en mención y otros acompañantes, dicen San Martín y Lebrija que *"el dicho teniente y capitanes arriba dichos y nosotros hasta con treinta hombres, venimos a nos embarcar al río grande"* en el sitio antes mencionado, cuyo nombre era Guataquí, *"a donde nos metimos en dos bergantines que allí hicimos"¹⁴⁷; y viniendo río abajo hasta treinta leguas, hallamos un raudal grande del río" (el salto de Honda) "el cual con mucho trabajo y riesgo de nuestras personas pasamos. Y donde en doce días siguientes llegamos a la boca del río al mar y saliendo para irnos a la ciudad de Santa Marta, de donde habíamos salido, nos dio un tiempo de brisa recio y creímos perder allí uno de los bergantines, y arribamos con el tiempo a la ciudad de Cartagena. (...) Y aquí todos juntos nos partimos a ocho días del mes de julio en una nao, que al presente está en este puerto, que va a los reinos de España"¹⁴⁸.*

El informe no menciona que al alcanzar el mar Caribe Jiménez de Quesada haya intentado trasladarse a Santa Marta para comunicar los pormenores de la expedición al gobernador interino, Jerónimo Lebrón. Algunos historiadores consideran que la acción de desviar la ruta hacia Cartagena al salir de las bocas de río en vez de hacerlo hacia Santa Marta fue deliberada, para evitar el encuentro con Lebrón. La intencionalidad, si la hubo, la justifica Friede al

¹⁴⁷ En realidad, fue el capitán y experto mareante Juan de Albarracín quien se encargó de construir (no se menciona en cuánto tiempo) la pareja de bergantines

¹⁴⁸ La relativa facilidad de la travesía náutica aguas abajo entre los rápidos de Honda y el Caribe debió generar en los españoles la idea de que ascender por el río Grande hasta el salto y generar desde allí una senda para acceder a Santa Fe, haría el camino terrestre menos tortuoso tanto para los españoles que viniesen a ejercer la administración del Nuevo Reino como para los que viniesen a colonizar el altiplano. Por supuesto, el esfuerzo de quiénes remando daban la fuerza motriz a las embarcaciones sería mucho mayor, pero quizás eso los preocupaba menos, pues la mano de obra sería local, casi forzada y de muy bajo costo

afirmar que *“era aconsejable eludir el encuentro con Jerónimo Lebrón o cualquier otro gobernador interino mandado por la Real Audiencia de Santo Domingo”*¹⁴⁹. Tampoco dice el informe de San Martín y Lebrija el camino que tomaron desde Santa Fe para llegar a Guataquí, ni lo mencionan los cronistas. Velandia¹⁵⁰ cree *“que lo más probable era la que iban por el boquerón de Bojacá a Zipacón a seguir a Tena y por el río Apulo al valle de Tocaima y de aquí rumbo occidental a Guataquí, primer embarcadero del Magdalena”*. Tampoco aparece la fecha en que emprendieron el viaje fluvial, pero debió ser en el mes de junio de 1539 pues, según afirma Friede¹⁵¹, *“consta que el 23 de aquel mes (refiriéndose a mayo) estaba Jiménez en Guataquí, y aún el primero de junio concede allí una encomienda”*. En cuanto a la llegada del grupo a España, en el *Epitome de la Conquista del Nuevo Reino de Granada*¹⁵² se afirma que fue *“por noviembre del año de 39, cuando Su Majestad comenzaba a atravesar por Francia, por tierra, para Flandes”*.

5.3 La llegada de otras dos expediciones al altiplano y viaje a España de los tres líderes

Dichoso estaba Gonzalo Jiménez de Quesada a comienzos de 1539 con el descubrimiento del reino chibcha, y se alistaba para bajar a Santa Marta a dar cuenta al gobernador de sus conquistas y del brillo de las riquezas adquiridas, cuando recibió la noticia de que un par de ejércitos se acercaban a sus dominios, uno por el este y el otro por el sur, bajo los mandos de Federmann y Belalcázar, respectivamente. El primero, alemán, venía de Venezuela y tras una larga y desastrosa peregrinación de tres años, había resuelto cruzar la cordillera escalándola justamente por la parte más ancha y escarpada. *“Ni antes ni después de Federmann han trepado caballos por las ásperas cimas de Pascote, a salir a Sumapaz y descender después a Pasca, que está en el valle*

¹⁴⁹ Ibidem 29, página 142. Un miembro de la tripulación de los bergantines que regresaron a Santa Marta desde La Tora también consideró que el desvío de Quesada había sido deliberado, pero por otro motivo: *“por no dar las partes que cabía e avia de aver la jente que quedó en los vergantines, quando bolvieron de la dicha entrada no vinieron derechos a la dicha provincia de Santa Marta, de donde avian salido, synó a la provincia de Cartagena”*. Ref.: BHA No. 130, página 615, Bogotá, agosto 1917

¹⁵⁰ Ibidem 92

¹⁵¹ Ibidem 29, página 158

¹⁵² ANÓNIMO, *“Epitome de la Conquista del Nuevo Reino de Granada”*; se atribuye a Gonzalo Jiménez de Quesada

de Fusagasugá”¹⁵³. Por su parte, Belalcázar venía desde Quito ocupando territorio. Por el camino, había fundado a Popayán y Cali.

Temeroso de que los recién llegados le dictasen condiciones de avenimiento demasiado lesivas, Quesada *“se esforzó en celebrar sus arreglos con Federmann, antes que éste se entendiera con los del Perú, y en efecto, lo consiguió mediante diez mil pesos dados al caudillo alemán, con lo cual este ofreció este irse a España acompañando a Quesada y dejando a sus soldados que debían entrar a disfrutar desde aquel día de todos los derechos de descubridores y conquistadores, aunque sujetos a Quesada”*¹⁵⁴. Pareciera con esta afirmación del historiador que Quesada hubiese comprado la conciencia del alemán, pero no fue así. Federmann no se vendió como parecen calificar sus actuaciones Acosta y otros historiadores. En los convenios que firmó con Quesada el 17 de marzo y el 29 de abril de 1539, Federmann reservó los derechos que pudieran tener los Welser¹⁵⁵ sobre el Nuevo Reino de Granada, sometiéndose ambas partes a la decisión del Consejo de Indias, única manera legal de salir del paso y fijar el destino político del Nuevo Reino. Tan seria era su postura, que sin la ayuda de los hombres, caballos y pertrechos que dejó en el altiplano tras su viaje a España con los otros dos conquistadores, muy difícil hubiera sido poblar el territorio y fundar Vélez y Tunja. Por este motivo, algunos consideran que fue Federmann el que puso, al lado de Jiménez de Quesada, las bases de la colonización del Nuevo Reino de Granada.

Luego que supo de la reunión entre Quesada y Federmann, Belalcázar, quien fue el último en llegar a la Sabana, cedió los derechos a los que pudiese aspirar, rehusó tomar la suma de dinero que Quesada le ofrecía y estipuló solamente que no se impidiera a sus soldados regresar al Perú cuando desearan o los reclamara Pizarro, y se permitiera al capitán Juan Cabrera regresar al sur para fundar una población en Neiva, territorio que debía comprenderse junto con

¹⁵³ Ibidem 26

¹⁵⁴ Ibidem 26

¹⁵⁵ La expedición de Federmann en el Nuevo Mundo no era a título propio. Trabajaba para los Welser, banqueros alemanes que *“eran los sucesores de Enrique Ehinger (Alfinger) y Jerónimo Sailer que habían ‘capitulado’ en 1528 con Carlos V (Carlos I de España) el descubrimiento y conquista de Venezuela. La ‘tierra adentro’ de las costas del Caribe era desconocida, y a los alemanes se les señaló como límite septentrional de su gobierno el litoral marítimo entre los cabos de Maracapaná y de la Vela y como el meridional, todo el territorio incluido entre los meridianos que pasaban por los dos cabos, hasta el ‘Mar del Sur’. Los informes que recibieron de Federmann, y las ideas geográficas reinantes en Europa sobre la configuración de América meridional, les convencieron de que el licenciado Jiménez, al entrarse a la meseta chibcha, había usurpado una parte del territorio a ellos concedido”*. (referencia 29)

Timaná dentro de la gobernación de Popayán, la que deseaba solicitar al Emperador. El historiador Juan Pablo Restrepo, citado antes¹⁵⁶, también atribuyó a un soplo divino el hecho de que los tres conquistadores no se hubieran disputado el territorio con las armas en la mano. Según él, *“se debió principalmente a los esfuerzos de los misioneros que venían con cada uno de los tres”*.

En su declaración ante el licenciado Santa Cruz en Cartagena en 1539, Belalcázar declaró que había salido de Popayán por San Juan (24 de junio) de 1538, tardando ocho meses hasta llegar al nacimiento del *“Río Grande”*, lo que, según las cuentas que hace Friede¹⁵⁷, haría imposible que el 27 de abril de 1539, fecha de la fundación jurídica de Santa Fe, se encontrase en la población.

Friede también deja en claro que así Belalcázar no hubiese llegado a la Sabana después que Federmann, la noticia de su presencia en el área se supo antes que la del alemán. Incluso, conjetura que *“quién sabe si uno de los motivos de la apresurada fundación jurídica de Santa Fe no fue precisamente el deseo de poner a salvo los derechos de la gobernación de Santa Marta sobre el Nuevo Reino, frente a las posibles aspiraciones del caudillo que llegaba del Sur con mucha gente descansada y provista de armas y caballos”*. Los documentos que tuvo Friede en su mano dejan ver que el 8 de mayo de 1539 aún no había llegado Belalcázar a Santa Fe, pues en un poder que dio Jiménez de Quesada a su hermano Hernán Pérez, implícitamente declara que lo nombra como lugarteniente *“por razón de mi ida a dar cuenta a Su Majestad y al dicho don Pedro de Lugo, de lo que aquí ha sucedido ...”*.

El hecho de que en el poder se haya mencionado a Fernández de Lugo, quien había muerto en octubre de 1536 en Santa Marta, *“demuestra pues, que el otorgante no sabía aún el fallecimiento del gobernador de Santa Marta. Aislados completamente durante los años de la conquista de la meseta Chibcha, dados por perdidos por las gentes de Santa Marta, Jiménez y su ejército estaban completamente desconectados y sin noticias del exterior desde el año 1536, cuando los bergantines del licenciado Gallegos los alcanzaron en las orillas del Magdalena. Noticias frescas les trajo precisamente*

¹⁵⁶ Ibidem 108

¹⁵⁷ Ibidem 29, página 155

Belalcázar, y él mismo declara haber comunicado a Jiménez la muerte de Fernández de Lugo”.

Pero no solo del fallecimiento de Fernández de Lugo se enteró Jiménez de Quesada a través de Belalcázar. También, de que en su lugar estaba ejerciendo interinamente la gobernación Jerónimo Lebrón, enviado por la Audiencia de Santo Domingo, en tanto la Corona proveía del cargo al hijo de Fernández de Lugo, sucesor por herencia y quien había huido de Santa Marta tres años antes con un suculento botín. Y, además de eso, se enteró de otra nueva que abrió aún más sus apetitos: Belalcázar le contó que había estado en el sitio donde nacía el río Grande de la Magdalena, lo que dejaba en evidencia la imposibilidad de alcanzar el Mar del Sur siguiendo su recorrido. Con mucho pesquis, Jiménez de Quesada ató cabos y vio entonces la posibilidad real de alcanzar la gloria: ir directamente a España eludiendo a Lebrón y presentar personalmente al Consejo de Indias y a la Corona sus descubrimientos y las riquezas obtenidas, así como solicitar el reconocimiento del Nuevo Reino de Granada como entidad territorial bajo su mando. También resultaba posible, si Luis Alonso de Lugo se encontraba por aquellos lares (Quesada esperaba que en la cárcel) y las circunstancias lo permitían, comprarle la gobernación de Santa Marta que por herencia le pertenecía, para extender el Nuevo Reino de Granada hasta las costas caribeñas.

Se acordó entonces que los tres líderes viajaran a España a dar cuenta al Consejo de Indias de lo que había y lo que cada uno pretendía, con el fin de que este, en su sabiduría, determinase lo más conveniente para el Reino. Hecho el acuerdo, Federmann y Belalcázar vendieron en Santa Fe lo que traían y permanecieron bajo la jurisdicción y dominio de Quesada en tanto este completaba los preparativos para el viaje. Con buen juicio, Quesada consideró que retornar por la vía del Opón sería una auténtica locura, por lo que optó por la *vía alterna*. Dadas las condiciones favorables que ofrecía el sitio de Guataquí en el alto Magdalena, ordenó construir allí de inmediato los dos bergantines en los que habrían de navegar río abajo los conquistadores con los acompañantes que eligiesen.

“Quien no poblar, no hará buena conquista, y no conquistando la tierra no se convertirá la gente; así que la máxima del conquistar ha de ser poblar”.

Aunque esta frase la escribió Francisco López de Gómara¹⁵⁸ a principios del siglo XVII, era desde comienzos de la conquista la máxima de un buen conquistador. Como conquistador curtido que era, Belalcázar bien lo sabía y, por ello, mientras que se construían las embarcaciones que debían conducir a los tres jefes por el Magdalena, aconsejó a Quesada, novato en esas lides, que antes de viajar dejara instrucciones para la fundación de dos poblaciones. *“El Nuevo Reino de Granada debe gran parte de su lustre al prudente consejo que dio para que lo poblasen”* escribió el cronista Lucas Fernández Piedrahita¹⁵⁹. Acatando este sabio consejo, Quesada encargó al capitán Martín Galeano fundar una sobre la ruta por la que llegaron al descubrimiento, *“para que fuese como puerta y entrada a todos los que después viniesen al Reino, entendiendo que aquél había de ser siempre el principal camino por donde subiesen y bajasen todos”*¹⁶⁰. El nombre que tendría que darle era Vélez, dice Fray Pedro Simón que por imitación del nombre de dos pueblos castellanos (Vélez–Blanco y Vélez–Rubio), *“aunque otros dicen fue a imitación de la ciudad de Vélez–Málaga, donde sus padres (los de Quesada) tenían sus haciendas”*. La fundación de la segunda población la puso en manos de Gonzalo Suárez Rendón, ordenando que *“se llamase Tunja, porque quedase en ella el nombre del Cacique y provincia donde se fundaba”*. Ambos cumplieron el encargo. Galeano lo hizo posiblemente el 14 de julio de 1539 en el sitio de Ubasá, aunque el 14 de septiembre siguiente la trasladó a su actual sitio en el asentamiento de Chipatá, por su mejor ubicación. Por su parte, Suárez procedió con el encargo el 6 de agosto de ese mismo año.

Los tres conquistadores viajaron entonces a España y corrieron con suerte dispar ante el Consejo de Indias. Sobre el pleito, Friede describe lo sucedido en el Capítulo XV de su libro¹⁶¹. Ya se mencionó antes que Jiménez de Quesada se quedó con los crespos hechos. Al grupo que representaba Federmann tampoco le fue bien. Los alemanes insistían en que sólo un cosmógrafo podía resolver una cuestión geográfica, *“pues es notorio –decían– que por ninguna otra vía se puede averiguar la verdad del hecho sobre que se litiga”*. El Consejo de Indias ni envió un cosmógrafo al Nuevo Reino ni sentenció el pleito. Solo

¹⁵⁸ FRANCISCO LÓPEZ DE GÓMARA, *“La historia general de las Indias”*, Capítulo XLVI, Río de Palmas, Impreso en Anvers por Juan Lacio, 1604

¹⁵⁹ LUCAS FERNÁNDEZ PIEDRAHITA, *“Historia general de las conquistas del Nuevo Reino de Granada”*, Edición hecha sobre la de Amberes de 1688, página 332, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1881

¹⁶⁰ Ibidem 46, pp. 335-336

¹⁶¹ Ibidem 29

Belalcázar consiguió lo que le había manifestado a Quesada que pretendía. Mediante despacho real del 10 de marzo de 1540 se le nombró gobernador de Popayán (BHA No. 49, pp. 47-50, octubre de 1907) y por capitulación del 31 de mayo del mismo año¹⁶² se le reconoció haber *“descubierto, conquistado y poblado las ciudades de Popayán y Cali y las Villas de Nanzerna, Guacacallo y Neiva y otras provincias y tierras comarcanas, las cuales habemos mandado llamar o intitular la provincia de Popayán, y os habemos proveido la gobernación della ...”*.

¹⁶² “Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados de los archivos del Reino y muy especialmente del de Indias”, Tomo XXIII, pp. 33-55, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1875

6 Los límites del Nuevo Reino de Granada

Habida cuenta de la mención de disputas o discrepancias respecto de sobre quién recaía la autoridad en el territorio recién descubierto, bautizado como Nuevo Reino de Granada, cabe preguntarse cuáles eran en ese instante las fronteras de este nuevo reino con los territorios vecinos. Los cronistas nada mencionan al respecto. Los primeros mapas donde se proponen claramente unos límites fueron elaborados por cartógrafos de los Países Bajos durante la primera mitad del siglo XVII. El titulado *“Terra firma et Novum Regnum Granatense et Popayan”* de Willem Blaeu, que quizás fue el primero de todos, y el editado con igual nombre por Johannes Janssonius, se muestran en la figura 22. Es posible que ambos se hayan basado en la cartografía de Hessel Gerritsz, prototipo del mapeo de América del Sur durante el resto de ese siglo.

Dicen Martinic y Moreno que, en el siglo XVI, cuando apenas se estaban descubriendo las Indias Occidentales y algunas islas del Pacífico, la elaboración, el empleo y la difusión de mapas y planos eran asuntos considerados por reyes y príncipes como confidenciales de sus Estados, y si terceros accedían a su conocimiento, ello obedecía a donaciones especiales, hurto o copia clandestina.

Al entrar el siglo XVII, con los contornos del mundo ya relativamente bien conocidos, la situación cambió radicalmente. La elaboración de estos documentos, antes exclusiva de oficinas para el recibo de noticias geográficas, dependientes de la autoridad política, caso típico de los reinos de Portugal y España, pasó al campo de geógrafos y editores privados, quienes pronto advirtieron la posibilidad de un negocio rentable y supieron adaptarse a la creciente demanda de información sobre las novedades geográficas del mundo.

Esta circunstancia se dio de manera particular primero en Flandes y luego en los Países Bajos, donde se concurren factores que hicieron posible esta actividad: cartógrafos y editores, armadores y comerciantes y clientes adinerados abundaban en muchas de sus ciudades y puertos con un interés notorio por las ciencias y las artes que, en lo particular, se manifestó en la posesión de mapas. Como la demanda superaba la oferta, los editores y empresarios de este negocio volvieron común la compraventa de planchas grabadas, dándose frecuentemente el caso de borrar el nombre del grabador original que se solía incluir en ellas, y reemplazarlo, sin mayor remilgo, por el del editor adquirente de la plancha. Esto explicaría la existencia de muchas versiones del mapa *“Terra firma et Novum Regnum Granatense et Popayan”*, suscritas por autores o editores diferentes.

Ref.: MATEO MARTINIC, RODRIGO MORENO, *“Estrecho de Magallanes – Cinco siglos de cartografía (1520-2020)”*, impreso en Chile por OGRAMA Impresores, octubre de 2020



Figura 22 - Mapas de Blaeu (arriba) y Janssonius (abajo)

En el ámbito local, el primero en el que se dibujaron de manera nítida los posibles límites iniciales pudo ser el que se encuentra en el atlas elaborado con arreglo a los trabajos geográficos de Agustín Codazzi, donde aparece una

distribución territorial, seguramente idealizada, y muy diferente de las ilustradas por los geógrafos europeos del siglo XVII (figura 23)¹⁶³.



Figura 23 - Carta de Colombia que representa las “posibles” primeras divisiones coloniales

El esquema que muestra la figura 24, incluido en un artículo de Lutz Gómez¹⁶⁴, ilustra la indefinición que, en realidad, existía respecto de los límites. En aquella época las fronteras de los nuevos territorios no eran líneas establecidas de manera rígida como en la actualidad, sino que se entendían como marcas móviles que, si bien no podían rebasar los linderos ya perfectamente fijados con otros territorios ocupados, sí eran susceptibles de

¹⁶³ AGUSTÍN CODAZZI, MANUEL M. PAZ, FELIPE PÉREZ, *“Atlas geográfico e histórico de la república de Colombia (Antigua Nueva Granada) el cual comprende las repúblicas de Venezuela y Ecuador”*, Imprenta A. Lahure, Paris, 1889

¹⁶⁴ PEDRO LUTZ GÓMEZ, *“El problema de la ubicación espacial del Nuevo Reino de Granada al momento de su creación”*, Memoria y Sociedad, Volumen 4, Número 8, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, septiembre de 2000

desplazamiento a medida que la geografía que se iba conociendo se ampliaba como resultado del descubrimiento de territorios hasta ese momento ignotos. Ello se entiende claramente, para el caso de las tierras neogranadinas a las que aspiraba Jiménez de Quesada, al leer las capitulaciones entre Luis Alonso de Lugo (en nombre de su padre) y la Corona española: *“pueda conquistar y pacificar y poblar las tierras y provincias que hay por conquistar en la dicha provincia de Santa Marta (...) hasta llegar a la mar del Sur, con tanto que no entréis en los límites y términos de las otras provincias que están encomendadas a otros gobernadores (sic)”*.

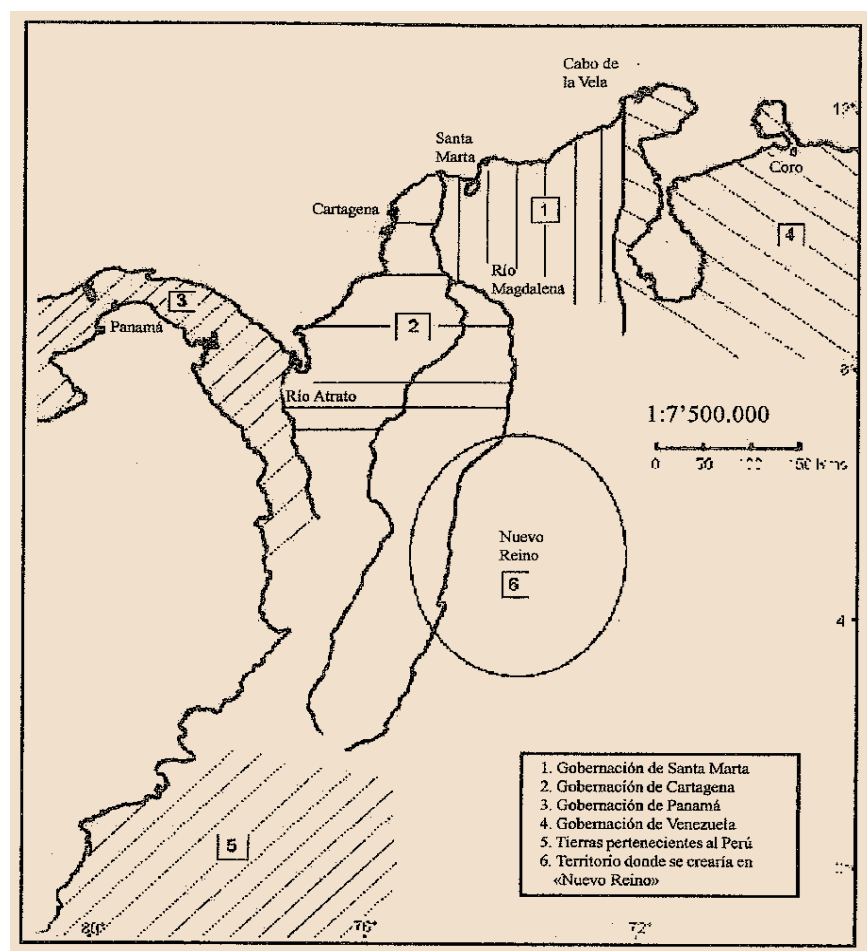


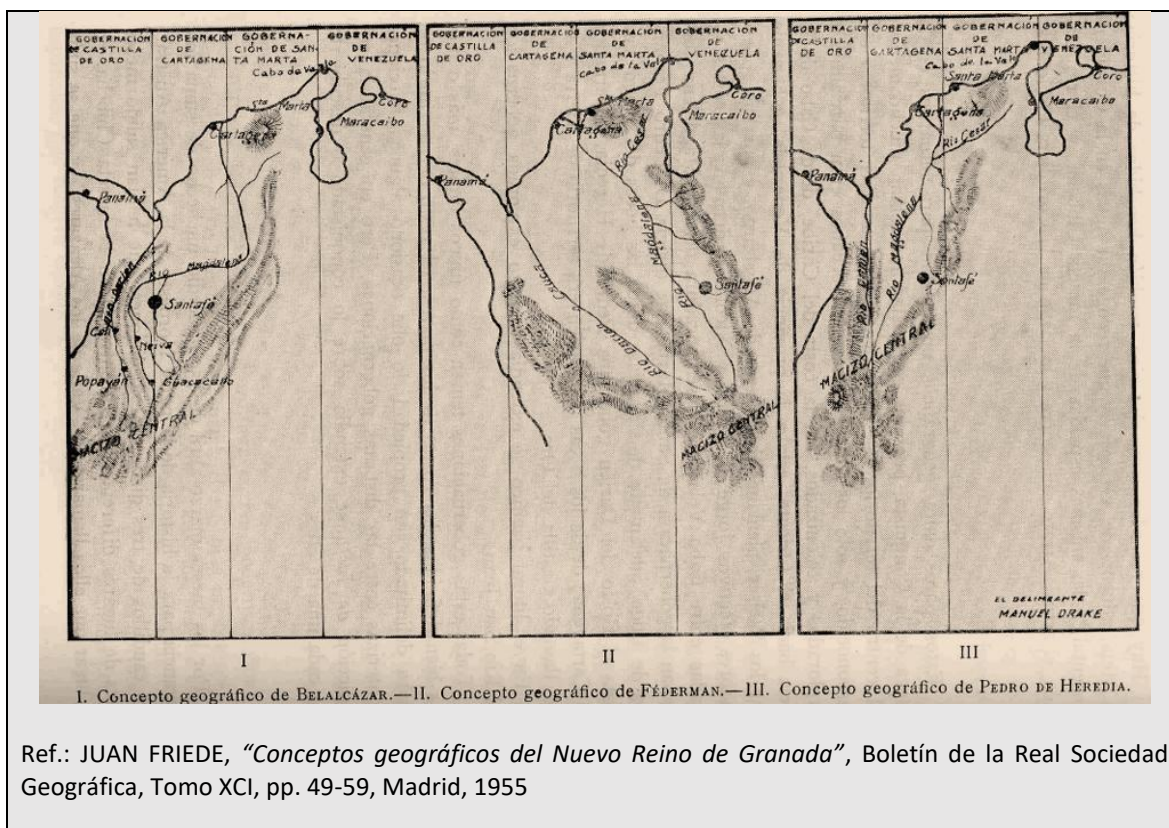
Figura 24 - Indefinición del territorio del Nuevo Reino de Granada al momento de su creación, según Lutz

Jiménez de Quesada había partido de Santa Marta para remontar el río Magdalena enviado por el gobernador y haciendo uso de recursos humanos y materiales suministrados por éste. Además, fue el primero en ocupar el

espacio al que llamó Nuevo Reino de Granada, que reclamaron también las gobernaciones vecinas y al que podía aspirar, incluso, Belalcázar. Por tal motivo, Quesada argumentó que, según las leyes castellanas, él tenía prioridad como primer explorador. Pero ello no lo autorizaba, como pretendía, a crear un Nuevo Reino por fuera de las otras gobernaciones, ya que la financiación de su expedición había provenido de quien ejercía la de Santa Marta. De hecho, él lo reconoció explícitamente en el poder que dejó a su hermano antes de viajar a España, el 8 de mayo de 1539: *“yo en nombre de Su Majestad y del adelantado de Canarias don Pedro Hernández (sic) de Lugo, gobernador de esta provincia de Santa Marta, he ganado y conquistado y poblado este Nuevo Reino de Granada”*¹⁶⁵. Fue ese el motivo por el que el Consejo de Indias decidió adscribir el Nuevo Reino a esa gobernación, formado una unidad territorial bajo un solo mando. En todo caso, como resultado de esta decisión, Santa Fe se convirtió a partir de 1540 en el centro de actividad de ese Nuevo Reino unificado, pues se ordenó trasladar los oficiales reales desde Santa Marta hasta Santa Fe, se dio el título de ciudades a las nuevas fundaciones, y en 1549 fue honrada como sede de una Real Audiencia.

El hecho de que las gobernaciones vecinas aspirasen al dominio sobre el territorio descubierto por Quesada obedecía, según Friede, a los contradictorios conceptos geográficos que se tenían en aquel momento sobre la totalidad del noroeste del continente sudamericano. En conferencia que leyó en la Real Sociedad Geográfica el 21 de febrero de 1955 y con el respaldo de los mapas que presentó en ella, afirmó que cada conquistador tenía, *“de buena fe”*, una versión geográfica diferente de la ubicación del Nuevo Reino. Aun si fuese así, esas aspiraciones colisionaban con la ley, pues el 8 de noviembre de 1532 el Rey había decretado en Madrid que *“habiendo los vecinos y moradores de la provincia de Santa Marta ganado, y descubierto por su industria y trabajo el Río grande de la Magdalena, e islas que yacen en él, y por Nos reconocido, que los límites de Cartagena llegan hasta el Río grande, que parte términos entre esta Provincia y la de Santa Marta. Declaramos y mandamos que así se guarde por el tiempo que fuese nuestra voluntad”*. En otras palabras, si la jurisdicción de Santa Marta incluía todo el ancho del río, cabía suponer que también incluía el territorio ubicado en su margen derecha.

¹⁶⁵ *“Del pleito de Gonzalo Jiménez de Quesada con el fiscal en el año 1546”*, Transcrito por Juan Friede en *“Documentos inéditos para la historia de Colombia”*, Vol. V, doc. 1268, p. 159, Academia Colombiana de Historia, Bogotá, 1955



Ref.: JUAN FRIEDE, "Conceptos geográficos del Nuevo Reino de Granada", Boletín de la Real Sociedad Geográfica, Tomo XCI, pp. 49-59, Madrid, 1955

Ante la decisión del Consejo de Indias, Jiménez de Quesada, sabedor de las perspectivas del espacio por él descubierto, trató de comprarle la gobernación de Santa Marta a Luis Alonso de Lugo, a quien cabía el pleno derecho a ella por sucesión, según quedó establecido en la capitulación de enero de 1535. Hay cronistas que afirman que, incluso, le dio arras por el negocio, y el historiador Eduardo Posada asegura que el Consejo de Indias dio su opinión favorable al traspaso el 25 de junio de 1540¹⁶⁶. Sin embargo, el negocio no prosperó, principalmente por los consejos que recibió Lugo de su concuñado Francisco de los Cobos ¹⁶⁷, quien ocupaba nada menos que el cargo de Secretario de Estado del emperador Carlos V, quien confiaba en Cobos todos los asuntos de su administración. Según Pedro de Aguado, cuyos relatos a veces conviene someter a cuarentena, Cobos le dijo a Lugo que *"no hiciese ni efectuase el cambio, diciendo que pues el General Jiménez se ofrecía de darle tanta suma de oro, que viniendo él en persona al Nuevo Reino, que era su Gobernación, mucha más cantidad habría, pues en adquirir dineros no era perezoso. El*

¹⁶⁶ EDUARDO POSADA, "Apostillas a la historia colombiana", Biblioteca de la juventud hispano-americana, Editorial América, Madrid, 1918

¹⁶⁷ Luis Alonso de Lugo se casó en 1539 con Beatriz de Noroña y Mendoza, hermana de María de Mendoza y Sarmiento, esposa de Francisco de los Cobos y Molina

Adelantado, pareciéndole bien lo que Cobos le decía, salióse afuera del concierto que tenía hecho como persona poderosa, y dejó frustrado á Jiménez de su designio y sin el dinero que por señal le había dado, sin querérselo volver, diciendo que más cantidad se le debía por la parte que su padre había de haber del oro que en el Reino habla habido”.

Volviendo al artículo de Lutz Gómez, este concluye que *“aunque dicha determinación de integrar al Nuevo Reino a la gobernación de Santa Marta resolvió los pleitos y las peticiones iniciales acerca de quién debería tener jurisdicción sobre dicho territorio, tuvieron que pasar varios años para que se pudiera tener una idea clara de la geografía de la región”,* pero no llega a informar cuál fue, según su saber, ese instante en que se tuvo *una idea clara de la región*, como tampoco cuáles fueron esos primeros límites.

Por medio de una Cédula Real del 17 de julio de 1549, la Corona española creó la Audiencia y Cancillería Real de Santa Fe en el Nuevo Reino de Granada¹⁶⁸ y le asignó un campo de actuación muy amplio pues, además del Nuevo Reino, cuya delimitación no se había establecido, le fijó *“las provincias de Santa Marta, Río de San Juan y la de Popayán, excepto los lugares que de ella están señalados a la Real Audiencia de Quito, y la de Guayana, o Dorado, tenga lo que no fuere de la Audiencia de la Española, y toda la provincia de Cartagena, partiendo términos: por el Medio día con la dicha Audiencia de Quito y tierras no descubiertas; por el Poniente y por el Septentrión con el Mar del Norte, y Provincias que pertenecen a la Real Audiencia de la Española; y por el Poniente con la de Tierra Firme”* (figura 25). La indefinición en los límites se debía, cabe suponerlo, a que la mayor parte del territorio aún no era bien conocida¹⁶⁹.

¹⁶⁸ *“Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias”*, Tomo Primero, Libro II, Título XV, página 326, Hecha de orden del Real y Supremo Consejo de las Indias, Por la viuda de D. Joaquín Ibarra, Impresora de dicho Real y Supremo Consejo, Madrid, MDCCLXXXI

¹⁶⁹ ANTONIO DE HERRERA, *“Descripción de las Indias Occidentales”*, tabla 9, Imprenta Real, Madrid, 1601

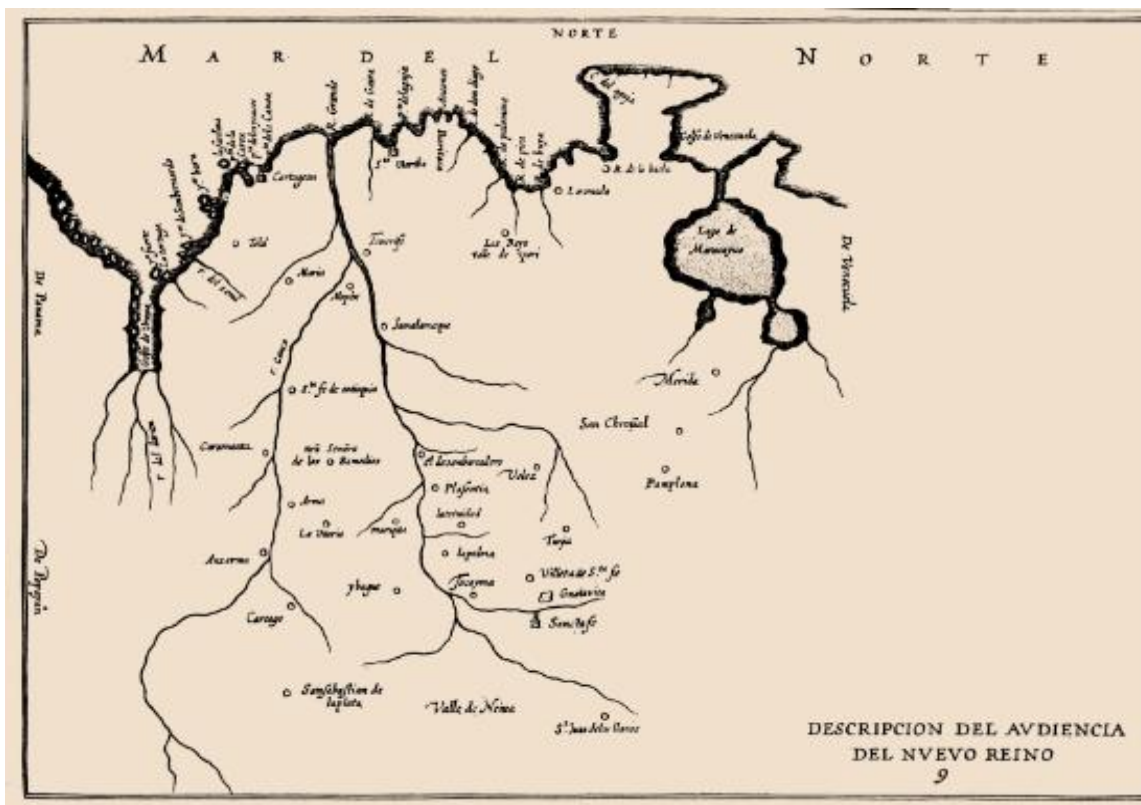


Figura 25 - Términos de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada

Talvez el primero que se aventuró a afinar un poco fue López de Velasco¹⁷⁰ en su libro escrito entre 1571 y 1574: *“Entendiendo por el Nuevo Reyno lo que hay en el distrito de la Audiencia, que es la provincia y reino dicha de Nuevo Reyno con las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena y una buena parte de la gobernación de Popayán, parece que se comprende línea recta leste-oeste desde 68° y ½ de longitud de la ciudad de Toledo hasta 78° y ½, a que responden ciento setenta y cinco leguas a diez y siete y medio por grado, y otras tantas y algo más norte-sur, aunque por camino ponen de trescientas arriba, y así, según algunas relaciones de particulares, aun dicen que serán cuatrocientas de largo y ancho”*.

En el Códice J15 que, como se dijo con anterioridad, posiblemente fue redactado también por López de Velasco, se fijan a la Real Audiencia los límites geográficos generales descritos en el manuscrito de la figura 19 y, de manera más legible en la impresión de la figura 26.

¹⁷⁰ Ibidem 141, pp. 355-356

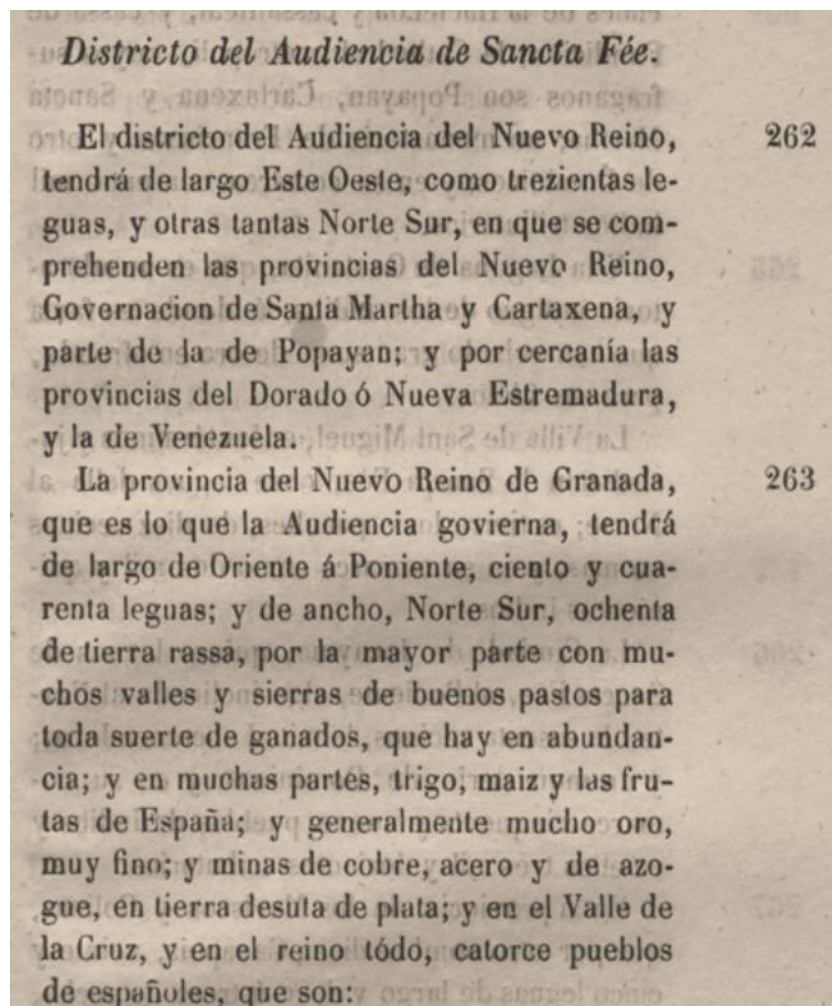


Figura 26 - Texto impreso de la parte del Códice J15 donde se presentan los límites de la Real Audiencia de Santa Fe

Habría que esperar hasta 1772, durante la administración del virrey Pedro Messía de la Zerda, para disponer de un *“Plan geográfico del Vireynato de Santafé de Bogotá”*, obra del funcionario neogranadino Francisco Antonio Moreno y Escandón y del dibujante español Joseph Aparicio Morata (figura 27)¹⁷¹. Por supuesto, el espacio geográfico del virreinato era infinitamente superior al que en 1539 ocupaba el recién fundado Nuevo Reino de Granada.

¹⁷¹ SEBASTIÁN DÍAZ ÁNGEL, SANTIAGO MUÑOZ ARBELÁEZ, *“El Plan geográfico del Vireynato de Santafé: la comunidad política en el mapa de Francisco Moreno y Escandón”*, Banrep, Boletín cultural y bibliográfico, Volumen LV, número 100, 2021. Un documento elaborado por GUIDO BARONA describe todas las notas relativas a este plano.

Ref.: https://publicaciones.banrep cultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/21646/21775

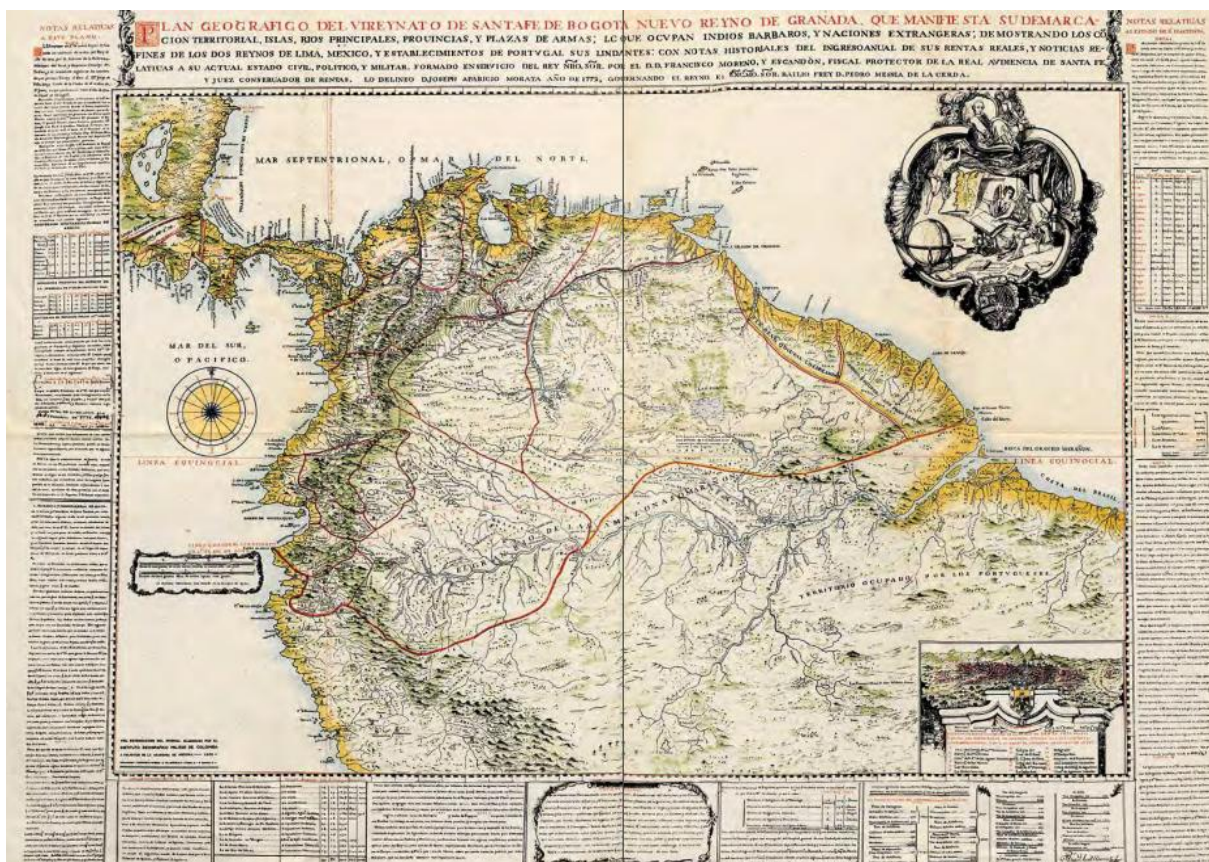


Figura 27 - Plan geográfico del virreinato de Santafé de Bogotá

7 Otros caminos para llegar a Santa Fe desde el Río Grande de la Magdalena durante el periodo colonial

7.1 El camino de Carare

El río Carare desemboca en el Magdalena 32,5 km aguas arriba de la desembocadura del Opón (figura 28), medidos por la vaguada del río, según la Oficina de Longitudes adscrita al Ministerio de Relaciones Exteriores ¹⁷².

Las crónicas atribuyen a Luis Alonso de Lugo la primera intención de abrir un camino desde el Magdalena a los altos de la sierra por el Carare, tras la pésima experiencia que tuvo al acceder al altiplano por el camino del Opón. Al respecto, dice Aguado¹⁷³ que *“por el año de cuarenta y tres, envió al capitán Luis Lanchero que descubriese desde Vélez camino y desembarcadero acomodado para entrar desde el Río Grande al Reino, porque el que por Opón se traía era insufrible y que no se podía caminar por él sin notable daño de los caminantes. Fue Lanchero con gente española que para ello se le dio, y descubrió el desembarcadero que hoy llaman de Carare, por do entran los que vienen a aportar a Vélez”*. Aguado vuelve mencionar este asunto en el libro once de su extensa historia. Lo hace en estos términos: *“viendo el Adelantado el excesivo trabajo que los que a este Reino subían padecían por la maleza y aspereza de las tierras y sierras de Opón, que es por donde el general Jiménez de Quesada descubrió el Reino y lo pobló, envió al capitán Luis Lanchero con cuarenta hombres que fuese a descubrir nuevo camino, más cerca y menos*

¹⁷² OFICINA DE LONGITUDES, MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, *“Mapa del río Magdalena”*, Sociedad de mapas geográficos Kümmerly & Frey, Bogotá, 1920

¹⁷³ PEDRO DE AGUADO, *“Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada”*, Tomo I, Libro Cuarto, página 484, Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, Madrid, 1916; también, Tomo II, Libro Duodécimo, página 304, Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, Madrid, 1917

Añade Pedro Simón que *“Estas mercancías se trajinaban en hombros de indios, ocasión bastante para su ruina que luego se fue siguiendo en ellos, porque suplían la falta de bestias que había entonces, y así como si ellos lo fueran, los alquilaban los encomenderos de ciento en ciento como recuas de mulas, con tratamientos más inhumanos que les hacen a las tales bestias, porque a ellas al fin les dan grano porque no desfallezcan y se pierdan ella y la carga por falta de alimentos, pero de los miserables indios no se acordaban más que de enviarlos a que les ganasen sus alquileres, sin más socorro de comidas que la que los miserables sacaban de su casa para ida y vuelta. (...) Duró este camino hasta que después se abrió el que ahora se anda desde esta ciudad de Santa Fe al embarcadero de Honda en el Río Grande, donde llegó toda la descarga que sube a este Reino en canoas, que fue otra penitencia que vino sobre los indios del Río Grande, pues ellos la bogaban el tiempo que se conservaron en alguna cantidad, hasta que este trabajo y otros inconvenientes los consumieron hasta dejarlos en el número que hay ahora en todo el río, que debe ser de quinientos escasos, siendo más de millón y medio los que había en sus márgenes cuando entraron los españoles”*.

Velandia¹⁷⁵, citando como fuente de información a Otero D’Costa, menciona que *“El 20 de diciembre de este año de 47 desde Tunja el Visitador (Miguel Díez de Armendáriz) escribió de nuevo al Rey informándole no haber podido iniciar ‘la búsqueda del nuevo camino’ (refiriéndose al de Carare, localizado cuatro años antes por Lanchero). Hacia enero o febrero siguiente organizó una expedición de 85 hombres que al mando del célebre Capitán Pedro de Orsúa marchó a explorar tierras en busca del ‘nuevo camino y puerto’”*. Y continúa Velandia: *“En otra carta del visitador Díaz de Armendáriz al Rey, de fecha 16 de julio (de 1548) daba cuenta de esto y le decía que había advertido al Capitán Orsúa de la existencia de un puerto o embarcadero en la ribera del Magdalena, que vino a ser el mismo descubierto en la desembocadura del río Carare por el Capitán Luis Lanchero en el año de 1544, ocho leguas arriba del Opón, puerto que, reconocido por Orsúa en su excursión (realizada por febrero o marzo de 1548), fue hallado bueno para el objetivo que se deseaba, con lo cual se le escogió como punto de partida del nuevo camino que trazaría sobre el terreno el ojo certero del conquistador español, desde la desembocadura del río Carare hasta Vélez”*.

¹⁷⁵ ROBERTO VELANDIA, *“Caminos del Magdalena a Santafé”*, Diario La República, Bogotá, febrero 18 de 1990

Refiriéndose a la carta del 16 de julio del visitador Díez de Armendáriz, Santiago Pérez¹⁷⁶ menciona que Díez le informó al Emperador que *“que como no acudirían los 100 soldados en auxilio de La Gasca¹⁷⁷, para no perder la disposición de esta fuerza, dispuso que se buscara un nuevo desembarcadero, pues el que se utilizaba hasta entonces (el del Opón), resultaba en gran perjuicio de los naturales y que en consecuencia había partido a una provincia vecina a la población de Vélez, que se llama Pore, el capitán Pedro de Orsua al mando de 85 hombres, desde el día de Corpus”*. Para la exploración llevaron algunos indios de servicio, de los cuales perecieron varios debido a lo malsano del clima.

En un juicio de residencia que le siguió en 1550 el licenciado Alonso de Zurita (pregonado en Santa Fe el 20 de mayo y en Pamplona el 20 de junio), Ursúa declaró que Armendáriz le dio una orden, en cumplimiento de un mandato real, para que *“descubriese otro nuevo embarcadero e puerto para este reyno, por ser el que descubierto estaba malo e trabajoso quanto es público e notorio... así fui a descubrir el río donde agora está el nuevo desembarcadero, de quién Dios e su magestad fueron mui servidos e los naturales de la tierra recibieron mucho beneficio, por ser el dicho camino de diez e siete a diez e ocho leguas e mucho mejor que el primero, el qual era de quarenta e cinco e de camino mui áspero”*¹⁷⁸.

Siguiendo tras las huellas de Otero, Velandia¹⁷⁹ transcribe en el artículo que escribió en 1995 que la construcción del camino *“que se llamó del Carare debió empezarse en 1548 y terminaría, a lo que colegimos, en el siguiente de 49 o por ahí cerca; bien que, al parecer el trabajo se redujo a construir una senda, sin duda superior a la del Opón, pero inadaptada para el tránsito de recuas”*. El mismo Velandia había dicho en un artículo anterior (1990)¹⁸⁰ que *“este camino (el de Carare) tampoco fue mucho mejor que el del Opón; no era apto para el tránsito de recuas y sí de muy difícil paso para el de jinetes, lo obligó a*

¹⁷⁶ SANTIAGO PÉREZ, “Don Pedro de Orsua. El caballero de Eldorado”, En el 416 aniversario de la fundación de Pamplona, <https://core.ac.uk/display/144425641>

¹⁷⁷ El grupo en auxilio de Pedro de la Gasca, quien fue nombrado presidente de la Audiencia de Lima por Carlos V el 16 febrero de 1546, con la tarea de pacificar el Perú tras la sublevación de Gonzalo Pizarro, había salido el 20 de diciembre de 1547, pero en enero Díez de Armendáriz recibió una carta de La Gasca diciendo que ya no necesitaba la asistencia, razón por la cual lo hizo regresar a Santa Fe

¹⁷⁸ Ibidem 176

¹⁷⁹ Ibidem 92

¹⁸⁰ Ibidem 175

volver a empezar para el transporte de la carga a los indios en calidad de acémilas, con grave perjuicio para ello, para remediar lo cual por Real Cédula de 1° de julio de 1549 (expedida en Valladolid) se prohibió usar a los indios como bestias de carga y se impuso a las ciudades la obligación de construir caminos propios para el tránsito de recuas". Sin embargo, presentaba una ventaja evidente: aunque el recorrido fluvial era mayor, aumentando el trabajo de la boga, el terrestre para alcanzar Vélez se redujo de manera sustancial.

En su informe sobre el asentamiento de la Real Audiencia de Santa Fe, los dos primeros oidores, licenciados Galarza y Góngora, dicen que arribaron a Vélez el 14 de marzo de 1550, pero no mencionan si subieron por el camino del Opón o por el de Carare¹⁸¹.

Cuenta Eugenio¹⁸² que, en 1552, año en que Vélez aún no había habilitado el camino para el tránsito de recuas, el capitán Martín Galeano, fundador y residente en esa población, *"presentó una propuesta al oidor de la Real Audiencia –Beltrán Góngora– según la cual se comprometía a abrir y sustentar a su costa ese camino, con la condición de que durante veinte años sólo él y sus herederos tuvieran licencia para trajinarlo con sus recuas"*. Si bien Góngora dio traslado de la propuesta al Consejo de Indias, Eugenio supone que ella fue denegada, *"ya que no nos consta su respuesta (del Consejo) ni tenemos el menor indicio de que tal idea se llevara a la práctica"*.

Los cronistas de viejo cuño no mencionaron en sus relatos la suerte que corrió este camino en los posteriores años coloniales, por lo que para redondear lo sucedido en el siglo XVI no queda otra opción que seguir, inicialmente y con su venia, las improntas de Otero y Velandia. Este último¹⁸³ cita un Acuerdo de la Real Audiencia de Santa Fe, del 21 de mayo de 1554, según el cual *"el camino del embarcadero a Vélez no se puede andar con bestias de carga"*. También, que *"por Acuerdo de 21 de marzo de 1555 prohibió traer mercaderías de los embarcaderos del Nuevo Reino cargados por indios 'si no fueren bestias o recuas'"*.

¹⁸¹ AGI, "Asentamiento de la Audiencia de Santa Fe", Signatura: PATRONATO,197,R.24, folio 1

¹⁸² Ibidem 96

¹⁸³ Ibidem 175

Unos meses después, el 17 de agosto del mismo 1555, un Acuerdo de la Audiencia dice que *“los señores presidente y oidores del (sic) Real Audiencia de sus majestades, dijeron que atenta la orden que está dada para que con recuas se camine y suban y entren mercaderías en este Reino por el embarcadero nuevo que está hecho en el rio grande de la Magdalena, a do dicen el embarcadero del puerto de Montaña, e por esta vía se excusa el cargarse los indios por el puerto del embarcadero de Vélez, y las muertes y malos tratamientos que de seguirse el camino de dicho embarcadero se han seguido hasta agora”,* por lo que mandaron *“que se cierre el puerto y camino de arcabuco y embarcadero de Vélez, y que ninguna persona, de ningún estado y condición que sea, sea osado de entrar, ni subir en este Reino por el dicho camino”*¹⁸⁴. Este no fue un Acuerdo hecho *motu proprio* por la Audiencia sino, simplemente, la transcripción de una ordenanza que les había enviado el rey Carlos V, *“queriendo remediar las muertes y daños que a los naturales de la provincia de Vélez deste Reino se les ha seguido y siguen a causa de las cargas de mercaderías y ropas y otras cosas de proveimientos que por el embarcadero y camino de dicha ciudad de Vélez han entrado y de cada día entran cargados en los dichos naturales por ser el camino tan fragoso y malo”* (ver ref. 260, folios 57 a 59).

El asunto de la protección de la salud y la vida de los indígenas se consideraba tan importante en la Corte de ultramar, que una Cédula Real del 20 de agosto de ese 1555 dice que el Rey *“ha sido informado por esa Real Audiencia de que el camino que va de Vélez al puerto del Magdalena es tan malo que por él no pueden pasar recuas y se siguen sacando las cargas a hombros de los naturales, con gran perjuicio para sus vidas”*¹⁸⁵. También señala esa Cédula Real *“que se abandone el camino y puerto de Vélez, y el que pasare por él perderá la carga que llevar”,* y *“ordena que mientras no se abra un camino, se saquen las cargas por el puerto que está junto a San Sebastián de Mariquita, donde hay camino para recuas”*. Posiblemente en respuesta a esta Cédula y con el fin de controlar la entrada y salida de personas y de mercancías, mediante Acuerdo del 19 de noviembre de 1555 la Audiencia nombró a Alonso

¹⁸⁴ *“Libro de Acuerdos de la Audiencia Real, etc., 1551-1556”,* pp. 198-200, Publicación del Archivo Nacional de Colombia, dirigida por Enrique Ortega Ricaurte, Editorial Antena, Bogotá, 1947

¹⁸⁵ ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA, *“Archivo de Indias. Nuevo Reino de Granada. Cédulas Reales desde el 20 de diciembre de 1536 hasta el 22 de mayo de 1581 (Continuación)”*, BHA, Volumen XIV, Número 166, página 578, Bogotá, enero de 1925

de Olalla como alcalde mayor de ese nuevo embarcadero localizado “*en la provincia de San Sebastián de Mariquita*”¹⁸⁶.

Sobre las acciones tomadas en Vélez tras la denegada o no respondida petición de Galeano en 1552 se sabe que el 23 de julio de 1553 el Cabildo convino con los vecinos Juan Alonso de Latorre, Pedro Galeano y Luis Hernández, que estos abriesen el camino “*desde los arroyos del Tejar, que están cabe esta ciudad, hasta encima de la Sabana alta de Horta*”. También, que el 10 de noviembre de 1555 comisionó a Pedro de Aranda para que tomase posesión del puerto sobre el río Carare y le pusiese nombre, encargo que cumplió el 28 de diciembre llamándolo “*Puerto de todos los santos*”.

Tan pronto el bachiller Gaspar Magallanes, Fiscal de la Real Audiencia se enteró en Santa Fe de los procedimientos dictados por el Cabildo de Vélez, solicitó el nombramiento de un comisionado que fuese a recorrer el camino y, “*con vista de ojos*”, informase sobre las condiciones de aquella vía y de la conducta seguida por los vecinos de Vélez con los naturales de sus encomiendas. Entonces, según cuenta Velandia¹⁸⁷, “*la Real Audiencia en febrero de 1556 mandó a Pedro Núñez del Águila a practicar la inspección ocular del camino (en realidad, la comisión se ordenó el 31 de enero y Núñez del Águila partió de Santa Fe el 3 de febrero), y comprobada su penosa travesía, visto que seguía el abuso con los indios, y vista la bodega para mercaderías que había en el embarcadero del Carare, regresó a Vélez y ordenó al cabildo el cierre del camino*”. La visita de inspección, descendiendo de Vélez hacia el embarcadero, comenzó el 14 de febrero de 1556 y duró cinco jornadas, en las que Núñez del Águila, “*acompañado de los regidores de ese cabildo don Gerónimo de Aza y don Diego Ortiz y del escribano Juan López Bautista*”, caminaron veintitrés leguas.

Tras protestar en vano por los supuestos agravios sufridos por el cierre del camino, los vecinos de Vélez lo mejoraron haciéndolo transitable para recuas, gastando para ello más de 20.000 pesos, “*sin ninguna participación de Su Majestad ni de ninguna otra ciudad o villa, salvo la autorización de la Real Audiencia para proveer que cada arroba que entrase por el puerto de Carare pagase dos tomines, que administraría el alcalde del puerto y serviría para*

¹⁸⁶ Ibidem 184, pp. 220-221

¹⁸⁷ Ibidem 92, página 145

reparos y conservación del camino”¹⁸⁸. Lo que realmente sorprende es la rapidez con que los veleños hicieron los arreglos, pues Velandia¹⁸⁹ asegura que, facilitado el paso de recuas, *“tal quedaría camino de herradura que de nuevo la Audiencia se ocupó de él y el 15 de septiembre de 1556 se autorizó su tránsito o reapertura”*. El Acuerdo de la Audiencia autorizó la apertura de los caminos de Vélez y Mariquita, *“de modo que puedan transitar recuas por ellos”*.

El documento *“Visita de 1560”* de un historiador anónimo, incluido en una compilación de Hermes Tovar¹⁹⁰, dice refiriéndose a Vélez: *“Tiene esta ciudad un puerto al río Grande, en el Río Cauca (sic) como paresce en la pintura veynte y seys leguas, donde llegan las canoas con la mercadería que traen por el río arriba despaña para sustento desta cibdad y la de Tunja. Andan requas en este camino, aunque es muy dificultoso de montañas y lodo”*. Dice, también, que *“de la ciudad de Tunja a la de Vélez ay (sic) dos leguas todas de tierra doblada y que andan requas”*. Esta descripción da a entender que el ámbito de influencia del camino en ese instante era meramente regional, quizás como resultado de la prevalencia que la Real Audiencia había dado al de Honda en 1555. Esto coincide con el cierre que da Velandia¹⁹¹ a su capítulo sobre el camino del Carare, donde dice que *“tal vez más por la distancia que por las incomodidades, y porque a medida que avanzaba la navegación entre Honda*

¹⁸⁸ Ibidem 96

¹⁸⁹ Ibidem 92, página 146

¹⁹⁰ ANÓNIMO, *“Visita de 1560”*, incluido en el texto *“No hay caciques ni señores”*, HERMES TOVAR PINZÓN, Editorial Sendai, 1988. Este documento puede ser de autoría del oidor Tomás López Medel, con motivo de sus visitas a la gobernación de Popayán en 1559 y al Nuevo Reino de Granada en 1560, para las que fue comisionado por la Real Audiencia de Santa Fe. Marta Herrera Ángel (*“El poblamiento en el siglo XVI. Contrastes entre el Caribe y el interior andino”*, Banrep, Boletín cultural y bibliográfico, vol. 44, número 75, 2007) opina que *“fue un informe elaborado por los oficiales reales para establecer la correspondencia entre lo que efectivamente ingresaba en las cajas reales, y lo que debía ingresar teniendo en cuenta los datos disponibles sobre el número de tributarios y las tasas vigentes”*. Esta consideración respalda implícitamente la autoría de López Medel, teniendo en cuenta que en una Real Cédula del 29 de septiembre de 1555, *“que declara y manda la orden que se ha de tener en las tasaciones que se hicieren de los tributos que han de pagar los Indios a Su Majestad y a los encomenderos”*, dice lo siguiente: *“Con esta vos mando enviar una provisión cerca de la orden que se ha de tener en la tasación de los tributos que ha de dar los Indios naturales de esas partes, ... ha parecido acá que sería bien que fuese a ello el Licenciado Tomás López de esa Audiencia, ... que vaya luego a la dicha provincia de Popayán a hacer la dicha tasación, ... y al Obispo de dicha provincia de Popayán daréis comisión, inserta la dicha nuestra provisión, para que ambos juntamente entiendan en hacer la dicha tasación ...”*

¹⁹¹ Ibidem 92, página 146

y Cartagena se veía la conveniencia de abrir otro, este del Carare pronto vino a quedar abandonado y escasamente para servicio directo a Vélez y en parte a Tunja, pues el de Honda a Santa fe vino a ser el definitivo para entrar del Magdalena al Nuevo Reino”.

Sin duda, la apertura, autorizada en 1553, de un camino apto para el tránsito de recuas en el trayecto entre Honda y Santa Fe, por una región en la que no existían aborígenes feroces, un clima menos agresivo y cuya mayor fiabilidad estaba garantizada por un punto intermedio de estancia en la denominada Villeta de San Miguel, fundada poco tiempo antes, contribuyeron a hacer más llevadero el acceso desde el río a la capital del Nuevo Reino.

A pesar de la inferioridad en que lo sumió tan poderosa competencia, el camino del Carare se siguió sosteniendo hasta que se hizo cargo de la presidencia del Nuevo Reino don Andrés Díaz Venero de Leiva (1564), *“quien ordenó el arrendamiento del puerto de Carare, encargando la administración de los derechos a los oficiales reales y quitando a la ciudad de Vélez toda atribución sobre ellos. Así como le redujo a un tomín la concesión de los dos tomines otorgados por la Real Audiencia para reparación y conservación del camino”*¹⁹². Debido a ello, en el segundo lustro de los años sesenta del siglo XVI *“el puerto de Carare pasaría a ser simplemente una escala en el camino de Honda, tanto más cuanto que el camino de Vélez dejará de ser frecuentado por los mercaderes a causa del abandono y mal estado en que poco a poco irá cayendo, ya que no pudiendo sustentarlo la ciudad de Vélez por falta de fondos, ni Su Majestad ni los arrendatarios del puerto se preocuparían de hacerlo, acrecentándose cada vez más la dificultad de su tránsito, al tiempo que el de Honda ofrecía mayor facilidad y seguridad”*¹⁹³.

Una relación anónima de Popayán y el Nuevo Reino en el bienio 1559-1560¹⁹⁴ describió así la condición del camino entre la capital y el puerto de Carare: *“De Santa Fe a la ciudad de Tunja hay veinte leguas; el camino todo sabana y andan recuas por él. En tiempo de aguas hay algunos ríos que detienen, porque no tienen puentes”; (...)* *“De la ciudad de Tunja a la de Vélez hay doce leguas, todas*

¹⁹² Ibidem 96

¹⁹³ Ibidem 96, citando documentos que reposan en el Archivo General de Indias

¹⁹⁴ ANÓNIMO, *“Relación de Popayán y del Nuevo Reino, 1559-1560”*, CESPEDESIA, Boletín científico del departamento del Valle del Cauca, Suplemento No. 4, Nos. 45-46, pp. 23-103, Cali, enero-junio de 1983 (es el mismo documento citado con otro nombre en la referencia 190)

de tierra doblada y que andan recuas”; (...) “Tiene esta ciudad (Vélez) un camino y puerto al Río Grande en el río de Cauca (debería decir Carare) como parece en la pintura, veinte y seis leguas, donde llegan las canoas con la mercadería que traen por el río arriba de España para sustento desta ciudad y la de Tunja. Andan recuas en este camino, aunque es muy dificultoso, de montañas y lodo”.

En 1571, Gaspar de Puerto Alegre describió así los caminos del Nuevo Reino¹⁹⁵: *“Todos los caminos generalmente en el Nuevo Reino son muy malos, de cuestas y ríos y malos pasos y quebradas y pantanos. El menos malo es de Vélez a Tunja y Santa Fe y los de alrededor de Tunja y Santa Fe. Los peores son desde el desembarcadero de Carare hasta Vélez. No pueden andar carretas, sino solamente en los contornos de Santa Fe, que llaman Savana (sic) grande y es la vega. Los demás se andan con arrias, con mucho trabajo y peligro de los malos pasos”.*

Un documento suscrito por oficiales reales de Santa Fe en junio de 1572 describe el camino de manera similar, aunque ellos creían que los transportistas le hacían mantenimiento¹⁹⁶: *“Subiendo por el dicho Río de la Magdalena arriba, antes que llegue al puerto del Río Negro, está un río que entra en el dicho Río Grande, que se dice el Río de Carare, e por este río entran las canoas e llegan a un puerto que está ya señalado, a donde descargan las mercaderías que traen e de allí en recuas se llevan fasta la ciudad de Vélez, que habrá treinta leguas poco más o menos, y es camino todo de montaña e muy trabajoso de aguas y lodos y muy caloroso de verano, y en aquella ciudad de Vélez hay vecinos que traen recuas para servicio de aquel camino, y comúnmente llevan de flete un peso de oro por cada arroba y los vecinos tienen cuidado de reparar aquel camino por ser suyas las recuas”.*

La Corte española decidió, a mediados de 1572, sustituir a Venero de Leiva de su cargo en Santa Fe y, al efecto, nombró al licenciado Gedeón de Hinojosa (Real Cédula del 1 de agosto de 1572), quien declinó el nombramiento. El sustituto elegido fue entonces el antiguo oidor Francisco Briceño, a quien se

¹⁹⁵ GASPAR DE PUERTO ALEGRE, *“Nuevo Reino de Granada, 1571”*, CESPEDSIA, Boletín científico del departamento del Valle del Cauca, Suplemento No. 4, Nos. 45-46, pp. 105-112, Cali, enero-junio de 1983

¹⁹⁶ JUAN DE OTÁLORA, DIEGO DE AGREDA, GABRIEL DE LIMPIAS FEIJOO, *“Particularidades del Nuevo Reino, 1572”*, CESPEDSIA, Boletín científico del departamento del Valle del Cauca, Suplemento No. 4, Nos. 45-46, pp. 113-137, Cali, enero-junio de 1983

otorgó una Real Cédula como gobernador y capitán general de la provincia el 23 de diciembre de 1572 y otra el 19 de enero de 1573 como presidente de la Real Audiencia¹⁹⁷. Briceño, que arribó a Santa Fe el 20 de marzo de 1574, tuvo por encargo tomar residencia a Venero y a los oidores Juan López de Cepeda y Angulo de Castrejón. Dice Friede que *“había llegado también un nuevo oidor, el licenciado Francisco de Anuncibay y Bohórquez, rector del Colegio de la Universidad de Sevilla”*¹⁹⁸. Anuncibay, protagonista de un curioso episodio que se relata más adelante, había llegado a Santa Fe el 2 de marzo de 1573.

Según un capítulo de la Real Instrucción que recibió para ejercer su oficio, Briceño debía acordar, en unión del gobernador y el cabildo de Cartagena, la manera de acabar con los daños que sobre la población indígena venía causando la boga en el Magdalena¹⁹⁹. Los veleños encontraron aquí una ocasión propicia para recuperar parte del tráfico fluvial perdido y, al efecto, solicitaron *“que en adelante se volviera a transitar el puerto y camino de Carare, autorizando que los naturales bogasen solamente hasta él y no hasta el río Negro, situado a ocho o diez jornadas más arriba, cuya subida era la causa principal del agotamiento y desaparición de aquellos”*.

*Basaba su petición Vélez en los muchos servicios prestados por la ciudad a Su Majestad y en la necesidad de poner remedio al estado de pobreza sobrevenido a raíz de abrirse la vía de Honda, así como en el hecho de que algunos mercaderes, aunque forzosamente tenían que fletar las canoas hasta el Río Negro, seguían, sin embargo, desembarcando en el de Carare para evitar el riesgo que tanto ellos como sus mercaderías pudieran tener a causa de la fuerza de la corriente del río en el último tramo”*²⁰⁰.

Vélez se comprometía a poner un alcalde al frente del puerto, a conservar el camino hasta la población en condiciones aptas para facilitar el tránsito, así como a mantener, a su costa, negros en el puerto para tener bien arreglados y preparados los bohíos donde habrían de almacenarse las mercancías para su posterior distribución tierra adentro. A cambio, solicitaba

¹⁹⁷ FERNANDO MURO ROMERO, *“Las Presidencias-Gobernaciones en Indias”*, páginas 31-32, Escuela de estudios hispano-americanos, Sevilla, 1975

¹⁹⁸ JUAN FRIEDE, *“La conquista del territorio y el poblamiento”*, Manual de historia de Colombia, Tomo I, página 187, Segunda edición, Procultura S. A., 1982

¹⁹⁹ CARLOS MESA, *“La real instrucción a Francisco Briceño, gobernador del Nuevo Reino de Granada”*, Boletín de Historia y Antigüedades, Números 636-638, página 566, Academia Colombiana de Historia, Bogotá, 1967

²⁰⁰ Ibidem 96

la restitución del cobro del derecho de dos tomines por arroba transportada. También ofrecían, en caso de que su propuesta fuese aceptada, encargarse no solo de bajar hasta el puerto a recoger la mercancía, sino, además, *“de llevarla hasta la misma ciudad de Santa Fe de Bogotá, siempre que los precios del transporte fueran los mismos que los establecidos en el Río Negro”*²⁰¹.

Comprobados los problemas de la boga en el río Magdalena y vista la petición de Vélez, el presidente Briceño, en acuerdo con el oidor Diego de Narváez, adoptaron algunas medidas para hacer menos penosa la boga y permitir la entrada de mercancías hasta el puerto del Carare. De estas medidas dio cuenta la Real Audiencia al rey Felipe II²⁰²: *“Para aliviar los indios del Magdalena, que tanto recomienda en sus cédulas Su Majestad, se les han acortado nueve o diez jornadas, haciendo puerto en la boca del Carare, y poniendo graves penas a los que pasaren de allí para arriba bogando con indios. Se han puesto recuas en el camino de tierra”*.

Dice Eugenio²⁰³ que *“las ventajas concedidas al puerto de Carare en esta provisión de Briceño, de 17 de agosto de 1574, contribuirían a una cierta recuperación de la malograda economía de Vélez, aunque fuera de corta duración”*, ya que tras la muerte repentina de Briceño el 13 de diciembre de 1575 se dejaron de cumplir sus disposiciones sobre el asunto. Sin embargo, el 18 de febrero de 1576 la Real Audiencia dictó otras ordenanzas similares a las contenidas en las provisiones de Briceño, aunque más desfavorables para los nativos que ejercían la boga —quienes venían desde Tamalameque y Mompós—, por cuanto fijaron el límite de la boga en el puerto de Angostura, ubicado aguas arriba del de Carare y después de pasar el peligroso tramo de los raudales del río Magdalena (figura 29).

²⁰¹ Ibidem 96

²⁰² ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA, *“Real Audiencia (Continuación)”*, BHA No. 177, Anotación 44-1575, página 551, julio 1926

²⁰³ Ibidem 96

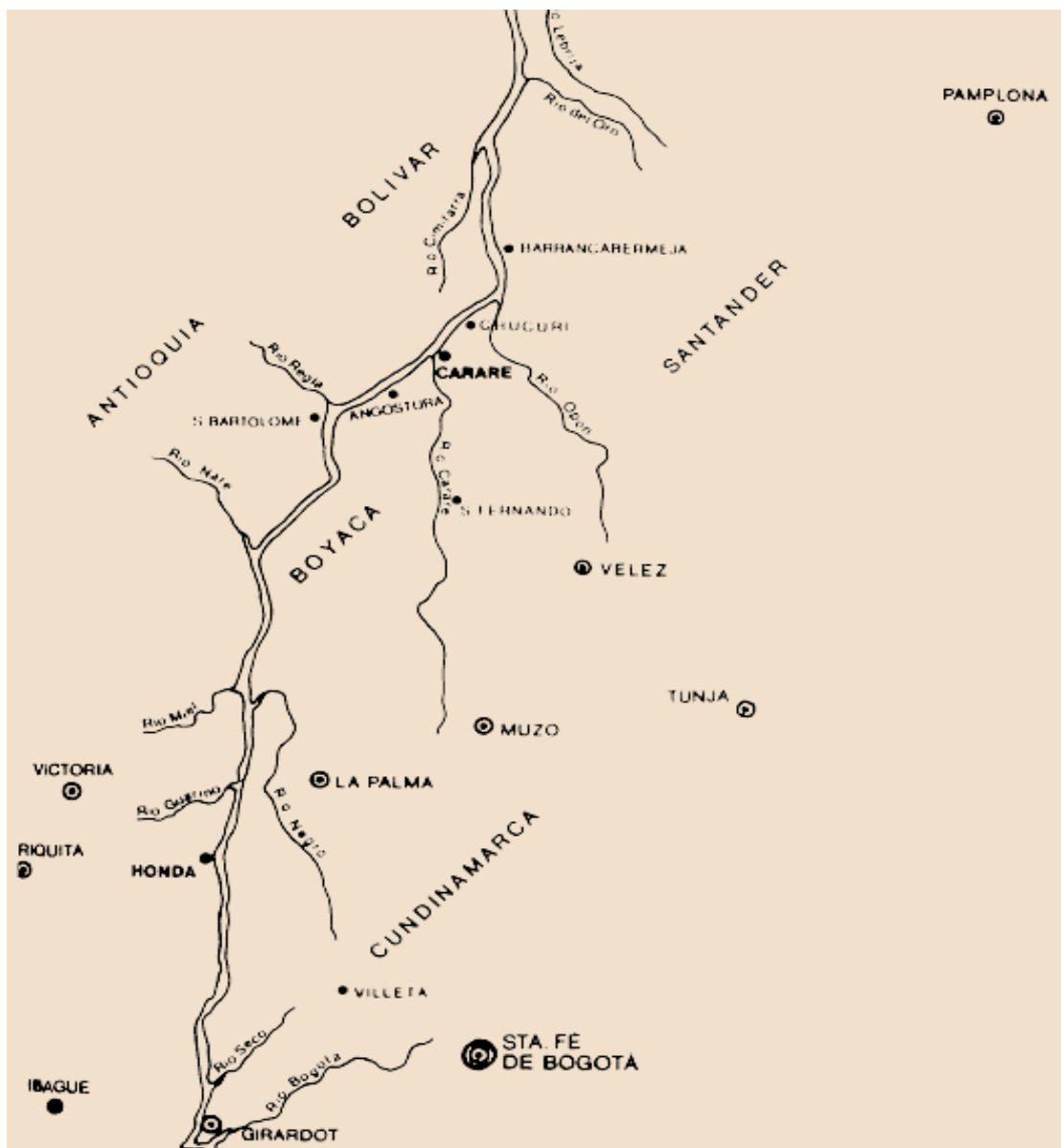


Figura 29 - Localización de algunos sitios mencionados en el relato (sin escala) ²⁰⁴

El problema perduraría. Mediante Real Cédula del 8 de octubre de 1587 se comisionó al doctor Antonio González para *“poner en buen orden las cosas del Nuevo Reino de Granada, y para que, durante el tiempo que en él se detenga, ejerza los cargos de gobernador y capitán general del Nuevo Reino y Presidente de la Real Audiencia de Santa Fe”*.

²⁰⁴ Ibidem 96

El 21 de abril de 1584 el cabildo secular de Vélez envió una carta al Rey Felipe II, donde expuso que habiendo descubierto aquella ciudad el puerto de Carare a su costa y con mucho trabajo, la Real Audiencia le había quitado su aprovechamiento, y suplicaban se le volviese a permitir su uso y, además, que se le concediesen los novenos de los diezmos durante diez años para la fábrica de la iglesia.



Como V. m. sera informado, habiendo descubierto esta ciudad el puerto de Carare
a su costa y con mucho trabajo y entrada por el muchas personas a este Reyno.
La Real Audiencia lo quito de que esta ciudad padeciese necesidad. Suplico como a V. m.
manda se le vuelva para propios de ella y la ciudad fendra aducada al camino
y por los señores que a V. m. hemos hecho y haremos suplicamos sea servido mandar
nos acrescentar una vida mas por yns que por que en esta ciudad en quarenta
oñes de mil y quinientos de encomienda se desuman en veinte e tres y seis mrs.
para mas alabanza de la gloria de esta ciudad de los novenos de los diezmos por
diez años y esto suplicamos humildemente como leales vasallos y criados de V. m.
cuya C. R. m. nro. guarde la gloria con augm. de mayoros Reyes y señores
de castella y de abril. 21. 1584 a. ~
C. R. m.

Suplicamos los Pios de V. m.
sus leales vasallos y criados ~

Sola Fe. 66. N. 148

Benito de...
Pedro...
Juan...
del castillo...
Tomás de...
Fonso...

Ref.: AGI, "Cabildos seculares: Audiencia de Santa Fe", Signatura: SANTA_FE,66, N.148

González llegó a Cartagena el 6 de mayo de 1589, y "según consta en su carta de 2 de agosto de ese mismo año, su estancia en dicha ciudad duró más tiempo del que había previsto, a causa del aviso de peligro de una incursión de corsarios ingleses que se había recibido, precisamente cuando el puerto se hallaba casi sin ninguna defensa"²⁰⁵. En su camino a Santa Fe, al pasar por la villa de Mompós, González hizo promulgar unas ordenanzas, el 17 de febrero de 1590, para que quedase regulada la boga en el río Grande de la Magdalena. Estas ordenanzas algo mejoraron las condiciones vigentes, pues contenían medidas para dar una adecuada reglamentación a la navegación hasta el puerto de Angostura, incluyendo un incremento en la tasación del transporte, con el fin de que el indígena bogador viese aumentado su salario, puesto que

²⁰⁵ JOSÉ MARÍA VALLEJO GARCÍA-HEVIA, "La Audiencia de Guatemala y sus consejeros de Indias en el siglo XVI", Anuario de historia del derecho español, No. 75, pp. 408-410, Madrid, 2005

cobraba en proporción al flete. Así mismo, se dejó latente la posibilidad de fijar el puerto del Carare como límite para la descarga, si una vez vistos y analizados en persona ambos puertos, llegase a la conclusión de que ese traslado reportaría mayores beneficios tanto a personas como a mercaderías.

Enterados los veleños de esta posibilidad, se apresuraron a presentar una petición exponiendo sus razones para que se volviera a poner en ejecución la orden dada por Briceño antes de su muerte, *“respecto a que la descarga de todas las personas, productos de abastecimiento y otras mercaderías son destino al Nuevo Reino se hiciera directamente en el puerto de Carare y no en el de Angostura ni el de Honda”*²⁰⁶, lo que eliminaría tanto los riesgos de la travesía entre Carare y Angostura a causa de la rápida corriente en ese tramo, como los debidos a los indígenas asaltantes que acostumbraban operar entre esos dos puntos. Otro de sus argumentos, este de tipo económico, era que el traslado de personas y mercaderías hacia y desde Santa Fe sería mucho más rápido que por la ruta de Honda, aunque ello solo sería posible si Vélez mantenía en buen estado el camino y si se garantizaba un número adecuado de hospedajes, puntos de abastecimiento, etc., por las rutas hacia Tunja y Santa Fe y si, además, se pusiera a disposición de los usuarios el número suficiente de recuas para transportar cualquier tipo de mercancía. Pero como nadie ofrece nada gratis, Vélez exigió, como parte de su petición, que se le autorizase el cobro de dos tomines por arroba como en tiempos de Briceño y que se actualizasen las tarifas para el transporte entre el puerto y la población. González sometió a consulta estas peticiones a un grupo de vecinos y comerciantes de la capital, quienes confirmaron los argumentos de Vélez y *“pusieron de relieve los inconvenientes y perjuicios que la vía de Honda les estaba ocasionando”*²⁰⁷.

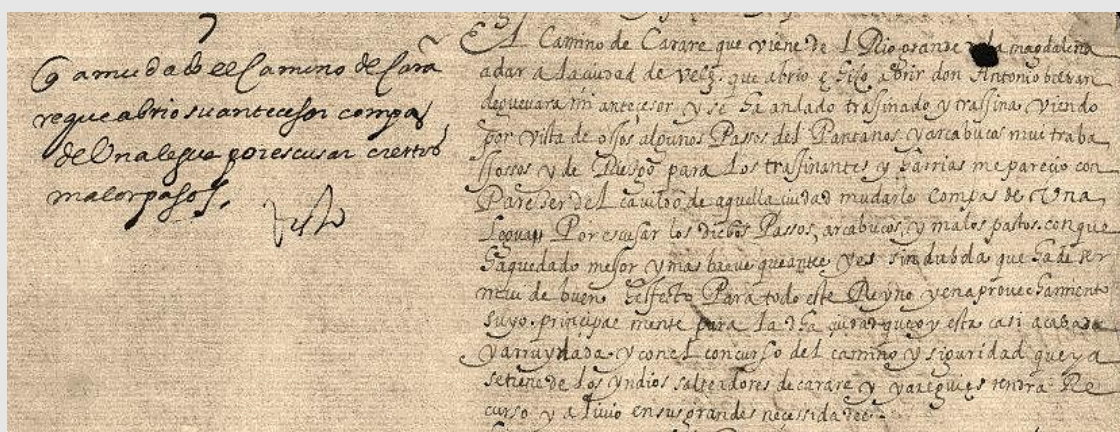
Presentados de manera formal por Vélez los derechos y obligaciones, el 11 de agosto de 1590 el presidente González dio la orden de que todas las mercancías provenientes de Tierra Firme (nombre que se daba a Venezuela, al istmo de Panamá y la parte norte de los territorios de Colombia en tiempos de la colonización española) y con destino al Nuevo Reino se descargasen solo en el puerto de Carare, desde donde llevarían a Santa Fe y demás destinos entrando por el camino de Vélez. El puerto de Carare volvió a despuntar y a

²⁰⁶ Ibidem 96

²⁰⁷ Ibidem 96

recuperar y superar el tráfico de sus años primigenios, aunque cabe aclarar que ello solo se logró al inicio del siglo XVII, y fue gracias al impulso de Antonio Beltrán de Guevara y Juan de Ochoa, corregidores de Tunja, a cuya jurisdicción pertenecía Vélez, que quedó abierto y perfectamente habilitado el tránsito de recuas en el antiguo tramo de camino que daba acceso a la ciudad de Vélez desde el puerto²⁰⁸.

En una carta suscrita el 18 de mayo de 1609, Juan de Ochoa dio cuenta al Rey de que hizo algunas modificaciones al camino de Carare abierto por su antecesor Beltrán de Guevara, para “escusar” ciertos malos pasos.



Ref.: AGI, “Cabildos seculares. Audiencia de Santa Fe”, Signatura: SANTA_FE,66,N.102

“Quedaba así eximida del uso obligado de la vía de Honda que desde mediados del siglo XVI había canalizado todo el tráfico comercial del Nuevo Reino de Granada en detrimento de la vía de Carare que había quedado reducida a un mero puerto de escala en la ruta fluvial del Magdalena”²⁰⁹. Sin embargo, los ataques y el pillaje cada vez más frecuentes de algunos grupos indígenas alteraron gravemente la circulación por el río Grande. La desembocadura del Carare estuvo sometida, desde el último cuarto del siglo XVI, a constantes asaltos de los indios carares por la orilla derecha y de los yareguíes por la izquierda, ocasionando graves pérdidas de mercancías y de vidas, provocando

²⁰⁸ Según menciona Eugenio en la referencia 96, con las obras de Beltrán el de Carare fue “el mejor camino de montaña de aquella región”, y da cuenta de una anchura que resulta inverosímil, aún para las carreteras de hoy: “unas dimensiones de diecisiete brazas de ancho en algunos tramos y de cincuenta pies en los más angostos, que lo hacían transitable para arrias y carretas”. En el sistema internacional de unidades, estos anchos equivaldrían a 28,4 m y 14 metros, respectivamente. Mejor dicho, una autopista ¡Juzgue el lector la exageración!

²⁰⁹ Ibidem 96

miedo e inseguridad y, en definitiva, obstruyendo la comunicación entre el interior y la costa y, consecuentemente, el desarrollo comercial del Nuevo Reino, ligado indisolublemente a esta arteria fluvial. El acoso violento de los indígenas no sometidos dio lugar a una campaña militar de respuesta, emprendida el primer semestre de 1601 por el presidente de la Audiencia Francisco de Sande y cuya parte operativa estuvo a cargo del oidor Luis Enríquez. Tras ella, la vía fluvial quedó abierta y asegurada para el comercio, aunque de manera frágil, por cuanto los nativos siguieron atacando con cierta frecuencia. El problema se mejoró bastante, aunque sin duda no definitivamente, cuando el gobierno decidió emprender la pacificación de los nativos belicosos por la fuerza, la cual logró hacia 1616. Como resultado de su campaña, Enríquez rindió el 17 de mayo de 1601 un informe al Consejo de Indias describiendo los daños que habían producido los aborígenes en el río Magdalena desde el descubrimiento del Nuevo Reino y mencionando las medidas que tomó para su control. Adjuntó a su informe un mapa general del río Magdalena con perspectiva a *vuelo de pájaro*, parte del cual se muestra en la cubierta de este libro.

“Noticias ya muy posteriores confirman que el camino estuvo abierto durante todo el siglo XVII y las bodegas del puerto en posesión de la ciudad de Vélez, manteniéndose perfectamente transitable para las recuas sobre las cuales se realizaba todo el transporte de cargas con productos del Reino (víveres, ropa de algodón, corambres, etc.), de gran consumo en ciudades del bajo Magdalena y la costa como Mompox, Cartagena, Santa Marta, Tenerife y Tamalameque. Resultado inmediato de este tráfico fue la reactivación económica y comercial de las ciudades de Vélez y Tunja y sus comarcas respectivas y, consecuentemente, del reino neogranadino, por su importancia en volumen y calidad y por el costo menor que, respecto de la vía de Honda hasta entonces utilizada, suponía para productores y comerciantes en general de dichas ciudades el uso de la vía de Carare por su mayor cercanía a los principales centros de producción agrícola y, lógicamente, el menor costo de los fletes de transporte”²¹⁰.

Los principales centros de producción agrícola del Nuevo Reino estaban focalizados en esa época en las provincias de Tunja y Vélez, las que producían

²¹⁰ Ibidem 96. La mención de Eugenio en el sentido de que *“el camino estuvo abierto durante todo el siglo XVII”* contrasta con una afirmación de Colmenares (referencia 262, página 396) según la cual *“en 1638 había sido abandonado definitivamente”*

la mayor parte de los productos comerciables como lienzo, mantas, tabaco, cacao, y víveres, especialmente harinas, con los que hasta los primeros años del siglo XVIII se mantuvo abastecida la plaza de Cartagena, el principal mercado de colocación y venta de las mercancías neogranadinas, sin tener que recurrir a la adquisición de artículos extranjeros de primera necesidad, como desafortunadamente sucedió poco tiempo después. Además, las dos provincias producían las mayores crías de mulas para recuas, cuyo empleo era estrictamente obligatorio para el transporte de las mercancías, con el fin de evitar la repetición de los abusos cometidos en tiempo no muy lejano y que, precisamente, habían sido la causa principal del primer corte importante de tráfico por el camino de Carare.

La comercialización de todos estos productos, que se venía haciendo desde mediados del siglo XVI por la vía de Honda a través de Santa Fe, se volvió a canalizar y a incrementar a través de Vélez debido a la reapertura de la vía de Carare a comienzos del siglo XVII, que daba lugar a jornadas y fletes de transporte inferiores en duración y costos para los productores y comerciantes de esta jurisdicción y de las próximas a ella. La ventaja para el comercio de exportación de la jurisdicción de Vélez y colindantes era clara, aunque no lo era tanto para el comercio de importación según describe Eugenio, quien afirma que *“la ventaja no era clara para la provincia de Santa Fe, pues si bien el uso de la vía de Carare reducía extraordinariamente las jornadas de camino; sin embargo, incrementaba en 5 pesos de pinta el flete total y, lo que es más, encarecía la introducción de mercancías procedentes del comercio de España, por la razón antes aludida. Y, precisamente, este aspecto fue el origen de la rivalidad y enfrentamiento de intereses de esta provincia, invertidos en la vía de Honda, con los de la provincia de Vélez y no tanto por la privación de los beneficios de una parte del comercio exterior sino por la pretensión, en varias ocasiones expuesta por Vélez, de desviar toda la actividad comercial neogranadina por la ruta de Carare, fundamentalmente como núcleo principal de distribución”*²¹¹.

Al comienzo del siglo XVIII, cuando el sol ya alumbraba la espalda de la administración del presidente Gil Cabrera Dávalos (1686-1703), comenzaron los problemas que provocaron una nueva interrupción del tráfico terrestre por el camino del Carare. El alcalde pedáneo (hoy sería alcalde local) del puerto de

²¹¹ Ibidem 96

Carare y los miembros del Cabildo comenzaron a tardarse en la conservación y puesta a punto de los servicios que se habían obligado a mantener a lo largo del recorrido, al parecer por la falta del dinero suficiente para cubrir los gastos excesivos que se derivaban de tal obligación, en especial de la composición de una empalizada, cuyos maderos había que renovar necesariamente cada seis meses para el tráfico de las harinas mediante recuas. Aunque la incapacidad económica del cabildo o del vecindario de Vélez para sufragar el gasto del mantenimiento incidieron en el desmejoramiento y posterior abandono de la vía, la razón fundamental del nuevo declive del tráfico por ella fue la competencia comercial extranjera a partir de la segunda década de ese siglo.

Dice un proverbio chino que el aleteo de las alas de una mariposa se puede sentir al otro lado del mundo. A comienzos del siglo XVIII se presentó, muy lejos de Vélez, un hecho que haría perder por completo su importancia al camino de Carare como arteria de comercio. En 1701 se inició la guerra de Sucesión Española, que sólo se superó a partir de 1713, cuando empezaron a firmarse los tratados de Utrecht. En uno de estos, suscrito entre España y la Gran Bretaña el 26 de marzo de 1713 y conocido como “*El Asiento*” (figura 30), España concedió a la “*Compañía de Inglaterra*” de la Gran Bretaña el derecho al monopolio del tráfico de esclavos (“*Piezas de Indias*”²¹²) procedentes de África, durante treinta años (entre el 1 de mayo de 1713 y el 1 de mayo de 1743), a razón anual hasta de 4.800 piezas en las posesiones españolas en América (figura 30). A lo acordado bilateralmente, el Rey de España, Felipe V, le agregó, *motu proprio*, un artículo adicional concediendo a los británicos el derecho a que un *navío de permiso* de 500 toneladas comerciase directamente en los puertos españoles en América, rompiendo así el monopolio para el comercio con Hispanoamérica, limitado hasta ese momento por la Corona a comerciantes provenientes de la España metropolitana. El paso del monopolio al libre comercio le permitió, también, sacar su buena tajada al soberano español, por cuanto en ese artículo adicional incluyó ladinamente una frase estableciendo “*que ha de gozar su Majestad católica (mejor dicho, él mismo) de la cuarta parte del beneficio de la ganancia*”. ¡Genes inescrupulosos que heredaría dos siglos después, perfeccionados en grado superlativo, su descendiente Juan Carlos I!

²¹² La “*pieza de indias*” era una unidad de medida de los esclavos utilizada por primera vez, con fines principalmente fiscales, en el asiento firmado en 1663 con los banqueros genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin. A esta unidad de medida se reducían las cabezas de esclavos, teniendo en cuenta que la pieza se refería a un esclavo de siete cuartas, sin defectos físicos ni enfermedades

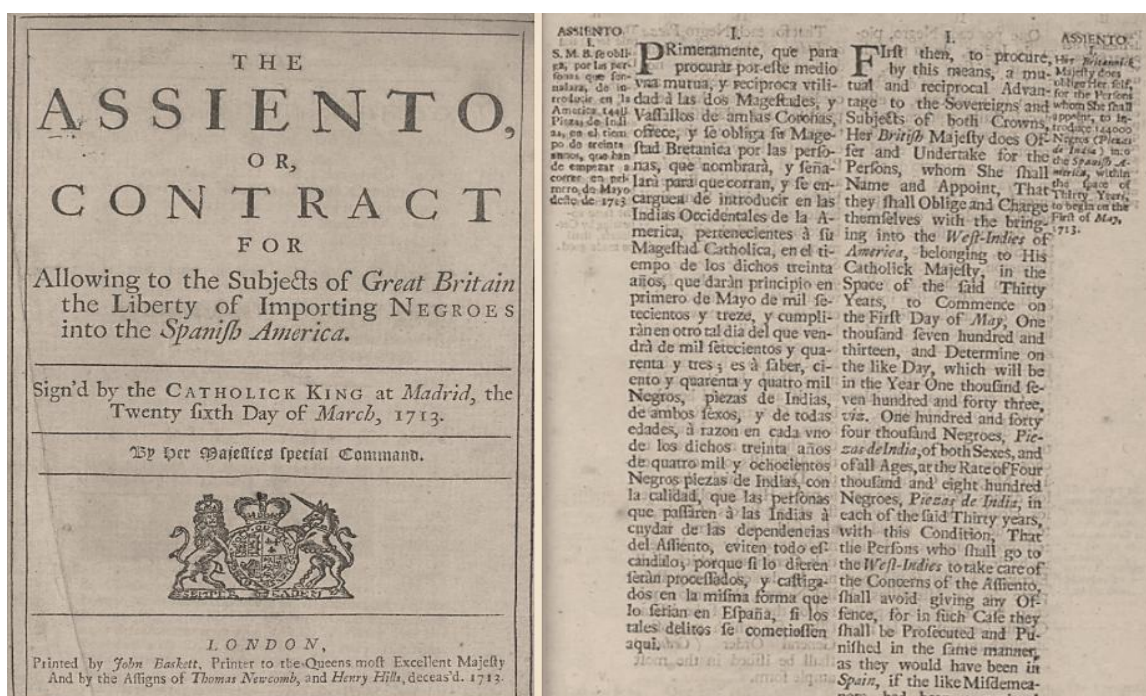


Figura 30 - Portada y primer capítulo de *El Asiento*

El efecto práctico de la concesión de estos navíos de permiso fue que los británicos la aprovecharon para ejercer el contrabando al repostar los barcos con nuevos géneros en alta mar, provenientes de Jamaica, y retornar a los puertos para intercambiar o vender estas mercancías. Ello, si bien era negativo para las finanzas del reino español, resultó beneficioso para las comunidades costeras del Caribe, que se vieron provistas de las mercancías necesarias o deseadas a precios moderados, por lo general más asequibles que las ofrecidas por el comercio español e, incluso, de la propia oferta interna. Como recargo a esta situación, ya de por sí desventajosa para la Corona, en el área seguían navegando barcos británicos dedicados a la piratería en contra de los navíos españoles.

Al perjuicio ocasionado a los productores locales por el contrabando inglés, se sumó la colusión entre algunos funcionarios españoles asentados en Cartagena y los factores²¹³ ingleses del Asiento de Negros. Tras conformarse una junta compuesta por los regidores de la ciudad, los oficiales reales y el fiscal de la Real Hacienda, estos elaboraron un informe amañado

²¹³ factor = "Entre comerciantes es la persona destinada en algún paraje para hacer compras, ventas y otros negocios". Ref.: ROQUE BARCIA, "Primer diccionario general etimológico de la lengua española", F. Seix, Editor, Barcelona, 1881

dictaminando la inconveniencia de acudir a los productores de harina del centro del Virreinato, lo que llevó al gobernador y capitán general de la provincia de Cartagena a otorgar un asiento por cinco años a los factores del Asiento de Negros para traer harina de Jamaica a un precio exorbitante. De este asiento dio cuenta el gobernador al Consejo de Indias en una carta del 17 de octubre de 1737. El acuerdo era tan aberrante, que el asiento no solo fue denegado por el Consejo de Indias, sino que, por Real Cédula del 20 de agosto de 1739, se dispuso que *“la arina (sic) que llegue después de recivida (sic) la referida mi Real orden, la paguen los que compusieron las juntas y con su interbención (sic) y la del Reverendo Obispo de aquella ciudad se dé a los pobres. Y por la culpa que resulta contra ellos en el falso informe que le hicieron (al Gobernador) y mal consejo a que le precisaron”*. Además, se castigó a los oficiales reales y a los regidores con la suspensión de sus oficios por dos años y multas de doscientos pesos para cada uno de los primeros y de cien pesos para cada uno de los segundos. Al defensor fiscal de la Real Hacienda se le castigó con privación perpetua de su empleo. Lo extraño en este caso, es el tiempo, dos años, que se tomó la Corona española para denegar el asiento.

La situación entre España y Gran Bretaña llegó a un estado de tensión tal, que acudiendo a una excusa fuera de contexto, el gobierno británico declaró la guerra a España el 19 de octubre de 1739 –Guerra del Asiento (1739-1748) –, la que se desarrolló fundamentalmente en el Caribe y en la que el fallido sitio de Cartagena tuvo relevancia, y donde el objetivo inglés no era otro que buscar el colapso del Imperio Español en América. Esta guerra entró en punto muerto a partir de 1742, pero el estallido de la guerra de Sucesión Austriaca en Europa, en la que España y Gran Bretaña tenían intereses enfrentados, provocó que no se firmara paz alguna hasta el Tratado de Aquisgrán de 1748. Este puso fin a todas las hostilidades, retornando prácticamente todas las tierras conquistadas a quienes las gobernaban antes de la guerra, con el fin de garantizar la vuelta al *statu quo* anterior. España renovó entonces tanto el *derecho de asiento* como el *navío de permiso* con los británicos, cuyo servicio se había interrumpido durante la guerra. Sin embargo, esta restitución solo duraría dos años ya que por el Tratado de Madrid (1750), Gran Bretaña renunció a ambos derechos a cambio de una indemnización monetaria. Estas concesiones, que en 1713 les parecían tan ventajosas a los británicos, se les habían vuelto prescindibles a mediados del siglo debido a los cambios políticos que habían ocurrido en los últimos años en el Viejo Continente y a las

insurrecciones que se veían en el horizonte a corto plazo en el continente americano.

Cuando en 1739 la rotura de hostilidades era inevitable, por cuanto el gobierno británico había retirado a su embajador en Madrid el 14 de agosto, la Real Cédula de 31 de agosto de ese año anuló el convenio hecho con los factores ingleses del Asiento de Negros y ordenó que se hiciera saber esta medida a los agricultores del Nuevo Reino, para que estos intensificasen el cultivo del trigo, asegurándoles que sus cosechas tendrían fácil consumo en Cartagena, puesto que no se había de consentir la entrada de harinas inglesas. Esta decisión favoreció, por supuesto, el paulatino restablecimiento del antiguo abasto de harinas y víveres desde el interior del Nuevo Reino en el que el transporte se debió realizar por el camino de Honda, por cuanto el del Carare prácticamente se había abandonado desde la suscripción del Asiento de Negros.

Sin embargo, tras la finalización del conflicto con la Gran Bretaña, se presentó un hecho que demostró que para la política española los intereses de los neogranadinos no eran prioritarios, sino que su deseo era buscar la mejor fórmula para paliar las dificultades económicas derivadas del conflicto. Contra lo que cabría esperar, el envío de harinas del interior del Nuevo Reino hacia la costa Caribe se volvió a suspender. En 1750, o quizás un poco antes, Su Majestad suscribió un Asiento con el súbdito español don José Ruiz de Noriega, otorgándole a este en exclusividad el derecho de abastecimiento a Cartagena con harinas y otros frutos procedentes de Jamaica a unos precios excesivos. Dice Eugenio²¹⁴ que *“como excusa, cabría pensar que el gobierno español se viera obligado a tomar esta medida por la insuficiencia de abasto desde el Nuevo Reino, cuyo potencial productivo no debió desarrollarse al completo por los altos costos y cortas ganancias que el uso de la vía de Honda suponía para los agricultores y los comerciantes, la misma razón por la que tampoco se había cortado totalmente la práctica del comercio ilícito”*. El hecho cierto y concreto, es que la provisión de víveres a la plaza de Cartagena y otras poblaciones de la costa volvió a ser de procedencia inglesa.

Cambiando su criterio del año 1737, los mandamases de Cartagena opinaron que la mejor solución era favorecer el tráfico y el comercio de harina desde el

²¹⁴ MARÍA ÁNGELES EUGENIO MARTÍNEZ. *“La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena”*, Temas Americanistas Número 2, pp. 27-42, 1984

Nuevo Reino aceptando una propuesta que presentó la Villa de Leiva, que se comprometía a poner en Cartagena 300 cargas de harina flor, de buena calidad y a un menor precio que el de Ruiz, todos los meses, a condición de que se le permitiese abrir un camino desde allí hasta el río Magdalena. Aunque el virrey Pizarro desestimó la propuesta, con el argumento que ese nuevo camino podía favorecer la introducción de contrabando, es posible que esa idea fuese el germen de la decisión que tomó el siguiente virrey, José Solís, *“sobre la concesión de asiento a Blas de la Terga, a condición de la reapertura al tráfico del puerto y camino de Carare, que durante algunos años volvió a dar vida a la agricultura y al comercio”* de la región.

Eugenio²¹⁵ cuenta que *“El 28 de noviembre de 1757 se abrió al tráfico el camino entre el puerto de Carare y el Real de Nuestra Señora de los Dolores de Ture, en la provincia y junto a la ciudad de Vélez, por decreto del virrey José de Solís. El asiento²¹⁶ se había librado años antes, en 1754, en favor de Blas de la Terga, comerciante de la carrera de Indias y vecino de Santa Fe, a cuyo cargo habían corrido las tareas de trazado, acondicionamiento y construcciones realizadas para la seguridad de los traficantes, mercancías y animales de carga (rancherías, bodegas, ramadas, potreros). (...) Una labor que mereció el informe favorable del comisionado para su inspección, Juan de la Espada, aunque todavía algunas obras estaban incompletas y otras sólo en proyecto, permitiendo no obstante su puesta en funcionamiento a partir de 1757.*

La concesión del asiento para girar el tráfico por esta vía significó la sustitución del puerto de Honda por el de Carare como núcleo principal del comercio de importación y exportación de las provincias del interior del Nuevo Reino de Granada, de acuerdo a varias de las condiciones capituladas con Terga. Carare pasaba a convertirse en puerto obligado de descarga y distribución de todas las ropas y frutos con destino al Nuevo Reino y a las provincias de Chocó, Popayán y Quito. A los vecinos de Honda, si bien se les permitía transitar libremente entre esta ciudad y Cartagena sin arribar al puerto de Carare, se les impedía internar y vender ropas y otros géneros en otras provincias, como

²¹⁵ MARÍA ÁNGELES EUGENIO MARTÍNEZ, *“Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La compañía Terga-Echegoyen”*, Temas Americanistas, Número 8, 1990 (el asiento se otorgó a Blas de la Terga asociado con Bernardo Echegoyen)

²¹⁶ asiento = contrato para proveer de dinero, víveres o géneros a un ejército, provincia, etc. Ref.: *“Novísimo diccionario de la lengua castellana con la correspondencia catalana”* de Pedro Laberna, Tomo I, Barcelona, 1866

habían hecho antes del asiento. El Cabildo de San Bartolomé de Honda no dudó en mostrar su oposición a la nueva situación, apoyado por los comerciantes de Cartagena que, por otras razones, aprovecharon la ocasión para recalcar irregularidades e inconvenientes (retraso en el abasto y envío de caudales) ocasionados por el uso del camino bajo el sistema de asiento”.

“Dar una más rápida salida a las harinas de la Villa de Leiva para abastecer a Cartagena, muy especialmente en tiempo de guerra, fue la máxima preocupación del virrey Solís y el motivo que le impulsó a promocionar la reapertura de un puerto más cercano que el de Honda a los principales centros de producción y aceptar la contrata de Blas de la Terga que daba preferencia de venta en Cartagena a las harinas neogranadinas que bajaran por el puerto de Carare y obligaban a los panaderos de esa plaza a su compra”.

En su Relación de Mando del 25 de noviembre de 1760, se expresó así José Solís, virrey saliente²¹⁷: *“Por más de dos años hasta hoy, y con especial contrata con los mismos del camino, y con las mismas conveniencias que en él, se han conducido las harinas del Reino para abastecer la plaza de Cartajena (sic) , en que no obstante no se ha omitido providencia ni auxilio que hayan pedido, ha habido sus quiebras, que pretestan (sic) con falta de arrieros, y aun últimamente hacer dejación de esa obligación.*

La pretendida provisión de aquella plaza, sobre estar mandada por S. M., se hace muy recomendable para los buenos efectos que resultan al erario, al público de los comerciantes y al país todo, de que no vengan harinas de las colonias extranjeras (sic) ... y que aun a desprecio de cualquier embarazo se deben evitar aquellas introducciones y procurar se continúen las remisiones del Reino, hasta que el tiempo lo haga connatural”.

Volviendo a Eugenio²¹⁸: *“Hasta 1763 que regularmente se utilizó la vía de Carare, se mantuvo transitable por los asentistas, incluso se perfeccionó con una mayor seguridad de piso y ampliación del número de mulas, canoas, viviendas y bodegas, como coincidieron en afirmar muchas autoridades, traficantes y transeúntes en general, al tiempo que llamaron la atención sobre*

²¹⁷ JOSÉ ANTONIO GARCÍA Y GARCÍA, *“Relaciones de los vireyes (sic) del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Venezuela, Estados Unidos de Colombia y Ecuador”*, Imprenta de Hallen & Breen, New York, 1869

²¹⁸ Ibidem 214

la conveniencia de poblamiento para cultivar y mejor aprovechar la fertilidad de sus tierras. Incluso el propio virrey Pedro Messía de la Zerda (el que sucedió a Solís) lo comprobó personalmente al utilizar esta vía de vuelta a Santa Fe, tras desvanecerse en Cartagena la noticia de una invasión inglesa, llegando en siete días a Vélez con su familia y el equipaje". Pero de la Zerda tenía otra idea.

En respuesta a una queja elevada por el Gobernador de Cartagena, la Corona ordenó al virrey de la Zerda, mediante Real Cédula del 13 de mayo de 1764, que informase, con justificación, las facultades que tenía para inmiscuirse en el Asiento de pan y harinas de aquella ciudad y de las causas por las que había nombrado por juez privativo de dicho Asiento al teniente y no al Gobernador de la Plaza²¹⁹. El autor de este documento desconoce la respuesta a este requerimiento, aunque la anulación del Asiento con de la Terga fue un hecho consumado al poco tiempo. Y no solo de la Zerda canceló este asiento, sino que inmediatamente otorgó otro, para introducir del exterior *"mil y quinientos Negros y tres mil barriles de harina"*. La beneficiaria de él, una aristócrata residente en Cartagena, viuda ella del finado alcalde de la ciudad. Su nombre: Francisca Miranda, Marquesa de Valdehoyos²²⁰.

De nuevo Eugenio²²¹: *"En 1765, en pleno debate de la anulación del asiento de Terga por el virrey Messía, habían expresado las buenas condiciones y mejoras del camino una serie de personas que, por razón de su oficio, cargo u otro motivo, lo habían transitado desde 1757. (...) La causa de la anulación del asiento esta vez no fue tanto la inviabilidad del camino por su mal estado de conservación, en lo que muchos insistieron, como el incumplimiento de lo capitulado respecto al abasto de Cartagena y a los medios para hacerlo efectivo y puntual, objetivos no logrados por una serie de problemas surgidos a raíz de la concesión del asiento. De todos modos, el camino (de Carare), como en ocasiones precedentes, acabó abandonándose al suspenderse el asiento, pues nadie pareció dispuesto a hacer frente a los costos de mantenimiento"*.

En 1782, el camino estaba prácticamente fuera de uso, según la descripción que hace Francisco Moreno, que se incluye en seguida. Antonio Caballero y

²¹⁹ JOSÉ MARÍA OTS CAPDEQUI, *"El siglo XVIII español en América"*, Revista Jornadas, No. 30, México D. F., 1945

²²⁰ FRANCISCO SILVESTRE, *"Descripción del Reyno de Santa Fe de Bogotá"*, Copiada del original que se encuentra en Sevilla, en el Archivo General de Indias, por RICARDO S. PEREIRA, 1887

²²¹ Ibidem 214

Góngora también se refirió al cierre del camino en su Relación de Mando del 20 de febrero de 1789²²²: *“la emulación de la villa de Honda, que pretendió no se hiciesen por ese camino (el de Carare) las introducciones de jéneros (sic), sino que se le mantuviese en la posesión de ese derecho, ... se ocasionó también el abandono del camino (de Carare)”*.

Francisco Moreno y Escandón^{223,224}, intelectual nacido en el Nuevo Reino de Granada y contemporáneo a los hechos, relata así asunto: *“El comercio de harinas de trigo, que con abundancia produce este Reino, y la provisión de la plaza y provincia de Cartagena, es uno de los renglones que justamente se ha considerado capaz de dar algún fomento a la agricultura de este Reino, con las utilidades nunca bien ponderadas de que siendo Cartagena la garganta y plaza antemural de Reino, nunca podría padecer las escaseces a que está expuesta siempre que dependa su abasto de mar afuera, mayormente en tiempos de guerra, en que es más urgente su provisión para tropas y vecindario, añadiéndose el beneficio que reportan los hacendados en la venta del trigo, cuyo cultivo será, sin duda, mayor siempre que corresponda el precio y su consumo, quitándose a los extranjeros esta negociación, y los fraudes que con pretexto de harinas se cometen, introduciéndose las ropas; cuyo medio será el más oportuno para restablecer las provincias de Vélez y Tunga (sic), donde se siembran copiosas sementeras por lo aparente de la tierra, y más si se facilita su conducción por el camino del Opón (se refería al del Carare). El conocimiento de lo sucedido indujo a condescender en la oferta que hizo D. Blas de la Terga y consortes, de abrir dicho camino y abastecer la ciudad de Cartagena con las harinas de este Reino, que no tuvo cumplido efecto, entre otras causas, por la falta de fondos de los asentistas y por la precipitación con que, sin estar perfectamente acabado el camino, ni tener las rancherías, potreros y demás*

²²² Ibidem 217

²²³ FRANCISCO ANTONIO MORENO, *“Estado del Virreinato de Santa fe de Granada en 1782”*, Colección de documentos inéditos para la historia de España, por el Marqués de la Fuensanta del Valle, D. José Sancho Rayón y D. Francisco de Zabalburu, Tomo LXXXV, páginas 479-480, Madrid, 1886

²²⁴ Además de ocupar el alto cargo de fiscal del crimen de la Real Audiencia de Santa Fe, Francisco Antonio Moreno, nacido en Mariquita en 1736, fue uno de los precursores del nepotismo criollo, cultivado y abonado con brillo sinigual en Colombia en los últimos 50 años por reconocidas familias de la política local. Sin embargo, Moreno no tuvo el éxito rotundo de estas últimas. Al intentar enchufar a su hermano Santiago como agente fiscal de la misma Audiencia, la Corona *“denegó la Real confirmación de su Título, ordenándose por Real Cédula de 19 de agosto de 1778, que se advirtiera al indicado Fiscal «que nombre un sujeto que, además de reunir los requisitos exigidos por la Cédula de 19 octubre de 1777, no tenga impedimento legal»*”. Ref.: *“El siglo XVIII español en América”*, Revista Jornadas No. 30, México D. F., 1945

aviamientos para la comodidad de los traficantes, se precisó (obligó) al comercio a que girase por aquella vereda, prohibiendo la antes acostumbrada vía de Honda, con lo que, acudiendo a un mismo tiempo muchedumbre de cargas y de pasajeros, experimentaron no pocos su ruina y todos su considerable atraso; negándose, aún la gente pobre, al ejercicio de la arriería, a que fue consiguiente que, dejándose en libertad al comercio de elegir una u otra vereda, antepuso la de Honda, quedando casi sin uso, sino en uno u otro caso muy raro, el camino de Opón (Carare), el cual, no obstante lo referido, convendrá a mi ver que no se permita cerrar y que, por el contrario, se promueva su tráfico, así porque se evitan los conocidos riesgos y peligros de la navegación del río de la Magdalena, como porque contribuiría al fomento de las provincias de Tunga (Tunja) y Vélez y su fácil extracción a la de Cartagena, y principalmente para la de harinas”.

Culmina Moreno diciendo que “nadie ignora que hasta principios de este siglo se conducían de este Reino casi todas las harinas que consumía la plaza de Cartagena; y tal vez por esto floreció la provincia de Tunfa (Tunja) y Vélez, en que presentemente solo se reconocen lastimosas ruinas y vestigios de su riqueza, a cuyo atraso contribuiría sin duda la falta de este comercio, ocasionada del asiento y factoría de negros que en el año de 1713 se concedió a la nación inglesa, sirviendo de pretexto su manutención para que se les permitiese la conducción de dos barriles de harina por cada cabeza, y el navío llamado de permiso, de 500 toneladas, con lo que se abrió una puerta tan perjudicial a estas provincias, a quienes con este permiso se les privó de la utilidad que les resultaba, transfiriéndose a los extranjeros, que han estado hechos dueños casi absolutos del abasto y provisión de harinas”.

Por quejas de quienes se vieron afectados con el cierre del camino ordenado en los años sesenta, la Corona de España expidió una Real Cédula el 28 de agosto de 1769, ante el hecho de que se hubiera dispuesto la suspensión, tanto del asiento celebrado con de la Terga para el abastecimiento de harinas a Cartagena, como del camino de Carare. La Cédula requería a de la Zerda informar los motivos que lo llevaron a decretar dicha suspensión, sobre cómo y por quién se estaba abasteciendo de harinas a la citada ciudad, indicando si estas eran del país o extranjeras, y sobre si la reapertura del camino resultaba conveniente o perjudicial. El autor de este documento no ha tenido a su alcance la respuesta dada a esta petición, si es que la hubo. Sería el virrey Manuel Guirior, quien sucedió a de la Zerda, quien, con la aprobación del Rey,

“declaró libres de derechos las harinas del Reyno que se transportasen a Cartagena y con esto se acabó de cortar la introducción de las extrangeras (sic)”²²⁵. El virrey siguiente, Manuel Antonio Flórez, “prometió premios para el que llevase más harinas a Cartagena y a uno que lo cumplió con abundancia, el recoger aquel hubo (sic) de costarle un pleito”²²⁶.

Varios virreyes mencionaron la vía de Carare en sus Relaciones de Mando. Curiosamente, casi todos confundieron los dos caminos, llamando *del Opón* al *de Carare*, indicio claro de que nunca transitaron por alguno de ellos y, por lo tanto, sus recomendaciones eran solo de oídas. En su Relación del 25 de noviembre de 1760, José Solís escribió²²⁷: *“El del Opón (refiriéndose al del Carare) para evitar los peligros y naufragios (sic) del río de la Magdalena, se abrió a fuerza de eficacia y providencias; pero aún se logra poco por la mala conducta de sus capitulantes (los concesionarios de la harina), a quienes se ha disimulado mucho sobre la inobservancia de lo capitulado, porque no se pierda todo, y parece que no se debe omitir medio que conduzca a hacerlo servir”.*

En la Relación del 20 de febrero de 1789, el virrey saliente, Antonio Caballero y Góngora, manifestó a su sucesor, Francisco Gil y Lemos, algo ya citado aquí y, además, hizo mención implícita de los tratados de Utrecht²²⁸: *“Seis días de camino más arriba de Mompox entra al mismo río Grande, el de Opón o Carare, y es por donde Gonzalo entró a conquistar el reino, y se abandonó desde que con la contrata de negros dejaron de extraerse por él las harinas de Vélez, Tunja y Villa de Leiva para esta plaza, cuya negociación (es evidente que Góngora confunde los dos ríos y da a entender, equivocadamente, que Gonzalo entró por el Carare), y el camino que había desde las bodegas hasta el real de Ture, cerca de Vélez, se consiguió restablecer por la compañía que dije se obligó al abasto del año de 50 (fue un poco después), en términos que el señor Zerda lo pasó con mucha comodidad el año de 63 en siete días hasta la misma ciudad de Vélez, pero por la emulación de la villa de Honda, que pretendió no se hiciesen por ese camino las introducciones de jéneros (sic), sino que se le mantuviese en la posesión de ese derecho, y por las otras causas que concurrieron a arruinar la compañía, se ocasionó también el abandono del camino”.*

²²⁵ Ibidem 220

²²⁶ Ibidem 220

²²⁷ Ibidem 217

²²⁸ Ibidem 217

Y sigue Góngora: *“Catorce años después, el Sr. Flores (un virrey anterior), de orden de la corte (a lo que entiendo) emprendió su marcha por el mismo camino (no aclara Góngora cuál de los dos, aunque la descripción deja entrever que fue el de Carare), y a pesar de que ninguna composición se le había hecho, no gastó más que los mismos siete días, de modo que los que han andado este camino dicen que muy bien pueden ponerse desde el real de Ture, en donde se supone hagan los cosecheros sus acopios, hasta esta plaza (se refiere a Cartagena, ya que Góngora suscribió el documento en Turbaco) en nueve o diez días, y a la vuelta pueden verificarla en catorce o quince, que es casi la mitad menos que haciendo el viaje por el camino de Honda”*.

Un artículo publicado en el Papel Periódico Ilustrado en 1884 también comete el error de no establecer la diferencia entre los dos caminos. Su autor, Ignacio Gutiérrez²²⁹, dice: *“El señor Guirior fue nombrado Teniente general en 1774, y salió de Santafé para dirigirse al Perú. En Cartagena entregó el mando a su sucesor D. Manuel Antonio Flórez el 10 de Febrero de 1776. Hallábase entonces en aquella ciudad un joven andaluz de buen nacimiento, que a la sazón contaba 29 años, pues había nacido en Málaga en 1747. Tenía el grado militar de Subteniente del Regimiento fijo de aquella plaza, (...). D. Francisco Ponce de León, que así se llamaba el joven militar, se captó las simpatías del Virrey Flórez, y éste lo tomó consigo y lo ascendió a Teniente de alabarderos de su guardia, la cual se componía de 75 individuos. Juntos subieron por la montaña del Opón, siguiendo las huellas de Quesada, y llegaron a la Capital por Mayo de 1776”*.

Si bien Gutiérrez Ponce no cita específicamente un camino del Opón, la añadidura que hace a su relato para adornarlo mencionando el ascenso de Quesada, da a entender que Flórez subió por ese mismo sendero. Como antes se mencionó, muchos personajes de los siglos XVIII y XIX ignoraban que los caminos del Opón y Carare eran diferentes y citaban el primero intentando referirse al segundo, que fue el que defendieron los veleños con tanto ahínco durante siglos. Otra prueba de ello es la descripción que hace Juan Manuel Restrepo²³⁰ sobre el camino tomado por este virrey: *“entró a gobernar la Nueva Granada el virey (sic) don Manuel Antonio Flóres (sic) bajo de auspicios*

²²⁹ IGNACIO GUTIÉRREZ PONCE, *“Las crónicas de mi hogar o apuntes para la historia de Santafé de Bogotá”*, Papel Periódico Ilustrado, Año III, número 66, página 288, Bogotá, 15 de mayo de 1884

²³⁰ JUAN MANUEL RESTREPO, *“Historia de la revolución de la República de Colombia en la América Meridional”*, Tomo Primero, página 12, Imprenta de José Jacquin, Besanzon, 1858

harto felices (febrero 10). La abertura y composición de caminos y la prosperidad de la agricultura llamaron primeramente su atención; para fomentar ambos ramos, emprendió un viaje a la capital, subiendo de Cartagena por la ruta de Opón a salir a Vélez, por donde antiguamente se llevaban las harinas a la costa”.

En mayo de 1793, tiempos del virrey Ezpeleta, Ramón Blanco Viana y Diego Otero elaboraron un diario sobre una exploración del camino y río Opón, para dar una cierta idea del terreno y sus situaciones y el mejor modo en que debían situarse las nuevas Iglesias y poblaciones. El informe se entregó al Ilmo. Sr. Baltasar Jaime Compañón, en ese momento arzobispo de Santa Fe.

El virrey Ezpeleta también se refirió al camino de Carare en su Relación de Mando del 1 de diciembre de 1796. Aunque menciona el del Opón, el texto del documento permite inferir que se refería, sin duda, al de Carare²³¹: *“También tiene el encargo el consulado para promover la apertura del camino del Opón. Esta vía, tantas veces abierta como abandonada, se hallaba en este último estado cuando me encargué del mando, porque, aunque se pensaba ya en franquearla, y se habían dado órdenes, auxilios y aun algunos pasos para ello, no se sacó cosa de provecho. La compañía que se formó para esta empresa se obligó a hacerla de su cuenta, bajo ciertas condiciones que se le otorgaron: comenzó sus trabajos, y parece cosa cierta que hay abiertas ya algunas leguas de camino, y que la senda antigua, hasta el embarcadero, está transitable, pues por ella se han internado hasta Vélez”.* Y más adelante dice Ezpeleta: *“Entre tanto, no ha tenido el Gobierno otras noticias del camino que las que ha suministrado, desde Vélez al apoderado de la compañía y el cura de la nueva parroquia de La Paz, establecida, como ya dije antes, en la boca del monte Opón para la conservación del camino (...). Es tan importante (el camino) que por él se evitan los riesgos del río Magdalena, desde el estrecho de Carare hasta Honda, se abrevia la conducción de los cargamentos de Europa a lo interior del reino, y se facilita la exportación de las harinas de Leiva, azúcares y dulces de Vélez y manufacturas bastas de Socorro y San Gil, que son los lugares más poblados y más abundantes de frutos de estas provincias”.*

En una carta del 24 de octubre de 1796, mencionada con anterioridad (ref. 127), los cabildantes de Vélez le contaron al rey que por el camino de Carare

²³¹ Ibidem 217

habían entrado al Nuevo Reino los virreyes de la Zerda, Flórez y Solís, y que *“por río de Carare ha entrado y salido el comercio de Cartagena en otros tiempos, conociendo las ventajas de este, que efectivamente son mayores a las que ofrece la salida por la Villa de Honda, ahorrando por aquí once jornadas, y todos los peligros que tiene el río Magdalena en que han perecido y perecen muchos caudales y vidas; cuyo ahorro es la prueba real de lo mejor de este camino”*. Se lamentaron del abandono en que este se encontraba: *“siendo tan conocidas las utilidades que ofrece este territorio, y siendo abierto y limpio en otro tiempo, no tomara el incremento que debió tomar y se abandonara del todo, prefiriendo el comercio de Cartagena las salidas y entradas por la Villa de Honda”*. También, le informaron que el camino se había abierto por última vez por orden del virrey Solís *“a influjos y capitulaciones que hicieron Don Blas de la Terga y socios de acopiar de lo interior del Reino las harinas y abastecer la plaza de Cartagena; pero cuando comenzaron a coger estos Asentistas y los hijos de Vélez el fruto de sus sudores y trabajo en que expusieron su salud y vidas, vino el virrey Don Pedro Messía de la Zerda, y a empeño de la marquesa de Valdehoyos, abrió la puerta a que entraran en aquel puerto harinas de las islas de Martinica. Con este frangente tuvieron tanta pérdida que necesitaron muchos de ellos de mendigar el pan para su subsistencia, y convertida su queja en un pleito dilatadísimo, se fue enfriando de día en día este comercio, llenándose el camino de barzal, faltando las fuerzas para limpiarlo, y por fin se abandonó del todo”*. La carta terminó solicitando a Su Majestad que el camino se abriese de nuevo *“a expensas de su real Herario (sic)”*.

Finalizando el siglo XVIII, el virrey Pedro Mendinueta y Múzquiz autorizó al alcalde de Zipaquirá, Manuel Villarroel y Vizconde para efectuar el reconocimiento de un nuevo camino desde Santa Fe al río de la Magdalena *“por el sitio nombrado el Otro Mundo”²³², ya que siendo útil al comercio y al Estado disipase la barbarie de los habitantes que se dice hay en él”,* según palabras del alcalde. El recorrido del grupo expedicionario bajo su mando comenzó el 30 de enero de 1800 en Zipaquirá, llegando ese día a Ubaté y el siguiente a Simijaca, donde escribió en su diario que *“siendo este camino hasta la ciudad de Santa Fe conocido por todos, no hay necesidad de extender sus pasos”*, por lo que consideró que la exploración comenzaría el día siguiente, 1 de febrero, en ese sitio, donde también la concluyó el 16 de junio, tras haber

²³² La región del “Otro Mundo” se encuentra en el mediodía del actual departamento de Santander. A ella accedió Villarroel cinco días después de partir de Pauna

alcanzado el puerto de Carare el 9 de marzo. En su diario, suscrito el 16 de octubre de 1800 y cuyo título se muestra en la figura 31, Villarroel recoge los pasos que se sucedieron en su empresa y el desempeño de una misión que distingue el valor de quienes se aventuraron en ella.

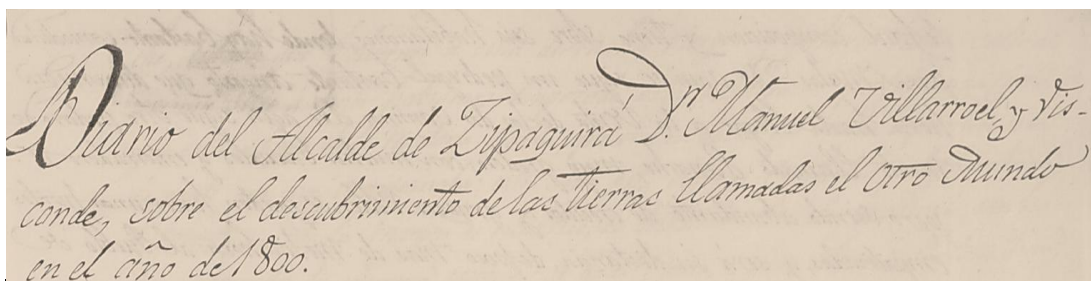


Figura 31 - Encabezado del diario del alcalde de Zipaquirá

En un informe resumen que remitió al virrey el 20 de enero de 1801, casi tan extenso como el diario mismo, se advierte la egolatría de Villarroel, pues se acredita *"un temerario valor, en nada inferior con el de Agatocles en las costas de África, con el de Cortez en las de México, y con las de Gonzalo Jiménez de Quesada por el mismo Opón"*, pero sin el apoyo de numerosos compañeros y armas, como tuvieron estos. Continúa su resumen solicitando *"que deseando conseguir algún fruto para este considerable servicio que he hecho a la Corona"*, se le apliquen los privilegios y regalías concedidos a los Pacificadores en las leyes comprendidas en el libro 4º, títulos 3, 4, 5, 6 y 7 del mismo libro de la Recopilación de Indias y se le conceda el Primer Gobierno que de los de su clase vacase como está recomendado en una de las mismas Leyes, así como las excepciones y franquicias que las Leyes relativas a este efecto les amplía. Además, Villarroel aprovechó la oportunidad para *cepillar*²³³ al virrey, bautizando su proyecto con el nombre de *"Nuevo Mundo de Mendingueta"*, y remató solicitando la aplicación de la distinción a que debía ser acreedor su fiel compañero de correría, don Francisco Benito de Arellano, en cuanto a la merced de *"cuatro estancias de tierra en el país pacificado"*.

Al comenzar el siglo XIX el camino de Carare debía ser inexpugnable, por cuanto el 22 de marzo de 1802 el cura de la parroquia de Puente Real (hoy Puente Nacional), Fray Pedro Pardo, propuso arbitrios al virrey Mendingueta

²³³ cepillar = adular a alguien para ganarse sus favores. Ref.: ANDRÉS OSPINA, *"Bogotálogo"*, Tomo I, página 50, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2011

para su apertura y población²³⁴. Pardo preveía iniciar en julio de ese año los desmontes y la apertura del camino, y era tan optimista, que hasta familiares y amigos había llevado de Popayán desde tiempo atrás para ir organizando la logística. En su propuesta, Pardo pedía al virrey Mendinueta varias cosas a cambio de la apertura del camino, siendo las principales: (1) que ordenase la construcción de un albergue cada legua de las 25 del camino, los que serían administrados por allegados al cura, (2) donar terrenos frente al camino para que construyesen estancias quienes quisieran poblarlo, y (3) *“que el actual cura de Puente Real (o sea él) sea el Director de todo este plan de camino, que V. E. se digne acompañarle algún sujeto de los muchos que se hallan esta Capital para que empleando sus superiores conocimientos, auxilie los limitados del cura, que solo aspira al acierto y buen servicio de ambas Majestades en todo lo que propone, ...”*. A ello añadió algunos privilegios por el término de diez años. A cambio, ofreció al Virrey, que en el término de un año la mejora sería tal, que por la vereda podrían pasar *“los reclutas del Socorro en poco tiempo, con menos gasto y tal vez sin las enfermedades que contraen en los temperamentos fríos y dilatados caminos que median desde la Villa del Socorro a la de Honda”*.

La propuesta fue improbada por el fiscal del virreinato el 31 de marzo, por considerar que se podían vulnerar los derechos de terceros que ya eran propietarios de tierras allí y que serían afectados de satisfacerse algunas de las peticiones del cura, en particular la segunda recién mencionada. Además, le solicitó que, como proyectista, presentara *“el plan detallado de la obra, de modo que se comprenda la dirección del camino, su comodidad y todas las proporciones para comparar el mérito y ventaja del proyecto con las gracias remunerativas que se pretenden, expresando también las seguridades que se darán para el cumplimiento de lo que se ofreciere y que esta contestación la evacúe por conducto del Cabildo de Vélez, que remitiéndola informará sobre todo lo que ocurra, teniendo para ello presente cualesquiera otras propuestas que se hayan hecho por este camino en la propia dirección o por otra de sus inmediaciones”*.

Pardo apeló la decisión en una extensa carta que dirigió al Virrey el 14 de mayo, en la que recordó que el camino *“abierto y transitado por algún tiempo,*

²³⁴ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN –de ahora en adelante AGN–, código de referencia: HISTORIA-CIVIL:SC.29,13, D.21

se abandonó de modo que ya se cuentan más de 25 años en que se ve desierto, amontado y sin beneficio alguno aquellos pingües terrenos". Sin embargo, no dio respuestas concretas a los requerimientos puntuales y precisos del fiscal y, en su lugar, reiteró sus peticiones del 22 de marzo, exponiéndolas esta vez con una amplitud agobiante. El concepto emitido por el fiscal el 3 de junio sobre el contenido de esta segunda carta también fue negativo; sin embargo, parece que el Virrey intervino en favor del cura, y el 16 de junio se le dio un encargo para la exploración y reconocimiento del camino, cuyo objeto específico fue *"hacer los ensayos y formar el mapa detallado del camino"*, sin que ello diera a entender que se estaba aceptando al completo su propuesta. En ese momento, el gobierno logró establecer que, además de la propuesta de Pardo, había dos más para la apertura de un camino por la zona, una de Francisco Javier Roel y la recién mencionada de Manuel Villarroel, alcalde de Zipaquirá.

Unos días después de recibir el encargo, Pardo se enteró de que el teniente Juan Antonio Ferro, oficial del regimiento fijo de Cartagena, quien se encontraba en la capital, había sido trasladado como comandante del establecimiento de Bandera de Reclutas en el Socorro, y dado que en su ruta hacia la sede de su nuevo cargo debía pasar por Puente Real, sede parroquial de Pardo, este escribió al Virrey señalando *"que se presenta la ocasión más oportuna que puede ofrecerse para que un sujeto de la mayor integridad y de los conocimientos que concurren en este oficial"* visitara su proyecto *"y manifieste la verdad de cuanto tengo expuesto a la superioridad"*, por supuesto, siempre y cuando Mendinueta se dignara comisionarlo al efecto. Este aprobó la solicitud y la comisión fue autorizada el 28 de junio.

Ferro realizó la visita en compañía de Pardo entre el 16 de agosto y el 17 de septiembre de 1802. Su informe, titulado *"Diario del viaje, que de superior orden del Exmo Señor Don Pedro de Mendinueta, Virrey, Gobernador y Capitán General de este nuevo Reyno, va a ejecutar el Teniente del regimiento fijo de la Plaza de Cartagena de Indias Don Juan Antonio Ferro, para la exploración y reconocimiento del camino de Carare; en unión de R. P. Fray Pedro Pardo, cura de la parroquia de Puente Real, comisionado para la apertura de él"*, describe el día a día del recorrido por el camino, con algunos comentarios no muy profundos sobre el estado que presentaban tanto la vía como los albergues

habilitados por el cura hasta ese momento. Además, dio cuenta de que el grupo de familiares y amigos de Pardo era el que estaba a cargo del asunto²³⁵.

Pardo también escribió un informe sobre esta excursión, fechado el 30 de octubre, donde manifestó que *“la dirección del camino no puede ser otra que la que dieron los empresarios del siglo pasado Terga y Echegoyen y la que poco tiempo después adoptó don Antonio Albán Sánchez”*, pues, en su opinión, *“no admite mejora sino en uno u otro deshecho (en el castellano de la época, se daba este nombre a una variante o senda para abreviar camino o rodear un obstáculo) que por tierra conocida puede y debe abrirse para impedir los vados del río llamado Guayabito”*. La mayor parte de su informe se refirió al impacto social y económico que provocaría el asentamiento de colonos a lo largo del camino. Finalizaba haciendo énfasis en la necesidad de que el Virrey exigiera con apremio al Consulado de Cartagena los fondos que él estimaba necesarios para *“la exploración y reconocimiento del mismo camino, ... hasta ponerlo transitable día y noche en toda estación”*²³⁶.

Cuenta Múnera²³⁷ que el Consulado de Cartagena, erigido mediante Real Cédula del 14 de junio de 1795 y una de cuyas funciones, señalada en su Artículo XXIII, era tomar *“en consideración la necesidad de construir un buen camino desde Opón hasta la capital de Santa Fé”*, tenía tres proyectos bajo consideración en 1802: el de Francisco Javier Roel para la construcción de un camino entre el río Opón y Santa Fe; el del camino a través de las tierras del Otro Mundo de Villarroel, y el propuesto por el clérigo Pardo para la apertura de un camino del río Carare a Santa Fe, cuyo presupuesto más que duplicaba cualquiera de los otros dos. El Consulado decidió entonces apoyar los dos primeros, pero esta decisión fue rechazada por Mendinueta, quien ofreció su apoyo irrestricto al del cura Pardo y ordenó al Consulado que lo financiase en todas sus etapas, lo que creó un amargo debate entre las dos autoridades. *“En mayo de 1803, el virrey Mendinueta tomó la ofensiva, notificándole a la contraparte su firme decisión de autorizar la construcción del camino del Carare y exigiéndole la presentación de un informe detallado del estado de sus cuentas. Tres meses más tarde, el Consulado replicó con una nueva propuesta: utilizar sus magros fondos para hacer un estudio serio y científico de los tres*

²³⁵ AGN, código de referencia: HISTORIA-CIVIL:SC.29,13, D.23, folios 622-627

²³⁶ AGN, código de referencia: HISTORIA-CIVIL:SC.29,13, D.23, folios 686-694

²³⁷ ALFONSO MÚNERA, *“El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)”*, pp. 122-123, Primera edición, Banco de la República, El Áncora Editores, Bogotá, 1998

proyectos de caminos y, para entonces, sí decidir sobre la mejor opción. Esta fue una propuesta sin precedentes en la Nueva Granada, ya que las concesiones para construir caminos se habían otorgado tradicionalmente como recompensas personales, sin proceder a evaluaciones técnicas de importancia. Es probable que lo anterior no tuviera otra intención que impedir que el virrey se saliera con la suya". Tal vez hubiera sido este el primer proyecto vial sometido a un estudio de factibilidad en nuestras tierras, si no fuera porque en septiembre Mendinueta entregó el virreinato al señor Amar y Borbón. Aprovechando entonces esta tesitura, que suspendió toda discusión, el Consulado optó por dar todo su apoyo a los trabajos que demandaba la apertura del Canal del Dique²³⁸ que era mucho más cercano a los afectos e intereses de sus miembros y dejó sin soporte económico los relacionados con el camino de Carare hacia Santa Fe.

Pedro Mendinueta fue muy claro al señalar su predilección por el camino del cura Pardo en la relación de traspaso del mando de septiembre de 1803 a quien lo reemplazó y tendría que soportar el alzamiento del 20 de julio de 1810, Antonio Amar y Borbón²³⁹: *"En el día se trata eficazmente de abrir el antiguo camino de Carare, que dará salida para Cartajena (sic) y Santa Marta a los frutos de Vélez, Tunja, Socorro y San Gil, y entrada a los de Europa, con beneficio de aquellos partidos, evitando los mayores riesgos del río Magdalena, desde la boca de Carare hasta la villa de Honda. Se debe esta empresa al activo celo del Cura de Puente Real, Fr. Pedro Pardo, y V. E. lo auxiliará hasta su conclusión, como yo lo he hecho en sus principios y progreso. La senda está ya abierta y han entrado y salido por ella algunos cargamentos: es menester franquearla más, establecer poblaciones en los parajes oportunos, repartir convenientemente el terreno entre los nuevos colonos y consolidar la comunicación de modo que no se abandone, como ya sucedió anteriormente".*

Valga la pena mencionar que Mendinueta, en medio de su conflicto con el Consulado de Cartagena, había dictado una orden al cabildo de Vélez el 23 de diciembre de 1802, *"a fin de que promoviera eficazmente el camino de Carare,*

²³⁸ El mismo Artículo XXIII de la Real Cédula ordenaba al consulado *"que tenga también presente el beneficio que resultará a todo el comercio de que se limpie y ponga corriente todo el año el Dique o canal del citado río Magdalena a la bahía del puerto de Bocachica para proporcionar el tráfico de los frutos y efectos de todas las Provincias internas de aquel nuevo país, para que examinando y comparando con la debida atención la importancia y costo de estas obras las vaya emprendiendo por el orden que le parezca más asequible y cómodo, dándome a su tiempo cuenta de lo que se acordare"*

²³⁹ Ibidem 217

*con motivo de la inminente llegada al Nuevo Reino de su sucesor don Antonio de Amar, ante la posibilidad de que éste se decidiera entrar por él, bien para verificar un reconocimiento del estado en que se hallaba, bien por evitar las dilaciones y riesgos del río Magdalena hasta Honda*²⁴⁰. En su afán por cumplir esa orden, el 7 de enero de 1803 el alcalde de Vélez envió un oficio requiriendo que el día 17 se presentasen veinticinco hombres de la parroquia de La Aguada, *“los más apropiados para el trabajo de desmonte y apertura del camino conduciendo diez hachas, ocho machetes, cinco azadones y dos barras”*, para adelantar el trabajo. Los vecinos de la parroquia presentaron un memorial contra el alcalde por querer imponerles esta obligación²⁴¹. Se haya atendido la orden o no, el hecho fue que Amar y Borbón decidió subir al altiplano por el camino de Honda en septiembre de 1803 ²⁴².

No parece existir suficiente información sobre la procedencia de los recursos de que dispuso el cura Pardo para iniciar su trabajo en el camino, pero de alguna parte los obtuvo, por cuanto, a partir de 1803, comenzó a identificarse en sus cartas como *“Empresario de la apertura del camino de Carare”*.

El 19 de agosto de 1804 el provincial del convento de San Francisco de Bogotá Vicente Olarte, seguramente a instancias de su subalterno Pardo, envió al virrey Amar una carta elogiando el estado y progresos de la apertura del camino²⁴³. Contó en ella que con el grupo de frailes que subía desde Cartagena prefirieron tomar el camino de Carare sobre el de Honda, encontrando *“desde las Bodegas hasta la ciudad de Vélez un camino tan inmediato que en veintidós horas de tiempo distribuidas en cuatro días fue concluido; tan seguro que ni los religiosos más enfermos tuvieron que bajarse de la mula en todo el tránsito; tan cómodo que en todas las (no se entiende) proporcionadas para los descansos previos de almorzar, comer y dormir disfrutamos de alojamientos de aguas buenas, y otros beneficios de que carecen los caminos más traficados del Reyno; tan provisto de víveres y pastos que los arrieros y bagages (sic) disfrutaron también de ellos sin coste. (...) Un camino en fin, Excelentísimo Señor, que cuando se presenta limpio de todo animal feroz y ponzoñoso*

²⁴⁰ Ibidem 237

²⁴¹ AGN, código de referencia: MISCELANEA:SC.39,14, D.45

²⁴² ANTONIO B. CUERVO, *“Ceremonial formado el año de 1803, cuando entregó el mando el Excmo. Señor don Pedro Mendinueta al Excmo. Señor don Antonio Amar”*, Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia, Tomo IV, pp. 45-52, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, Bogotá, 1894

²⁴³ AGN, código de referencia: HISTORIA-CIVIL:SC.29,2, D.1

abunda en caza y pesca y se registra poblado con montes de exquisitas maderas, de particulares resinas, de minerales de oro y cobre y otras preciosidades que no se manifestaron a nuestro tránsito como las que llevo referidas, aunque se avistaron por aquellos colonos que son hombres dignos de todo crédito". Termina Olarte su misiva afirmando que *"si al empresario se le hubieran facilitado los fondos que previas fianzas solicita desde ahora diez y seis meses, para fomento y auxilio de considerable número de familias que se hallan alistadas para habitar aquellos terrenos días ha, se vieran los incrementos que no han tocado hasta hoy ninguna del Reyno y en que se han consumido muchos caudales del erario".*

Tanto Mendinueta como Amar habían informado al Rey sobre las cartas de Pardo y Olarte, así como sobre la negativa persistente del Consulado de Cartagena a brindar apoyo económico al proyecto. Entonces, Carlos IV expidió el 18 de agosto de 1806 una Cédula Real en San Ildefonso, dirigida al virrey Amar, dando cuenta de su conocimiento de los antecedentes del proyecto, manifestando su acuerdo con la importancia del mismo y ordenando *"que proporcionéis fondos del Consulado de Cartagena o de donde se pudiere para hacer las obras públicas de mayor urgencia y superar los obstáculos que puedan ofrecerse en el (no se entiende) de las veinte y cinco leguas que tiene el camino"*. Con este respaldo, el Virrey dictó un decreto de obediencia el 16 de mayo de 1807 solicitando al Consulado la asignación de los fondos necesarios para construir el camino del Carare. Para esta fecha, el cura Pardo ya había elevado a cien mil pesos el valor de la apertura que, según su informe inicial de 1802, solo costaba veinticinco mil. El Consulado se negó a destinar un solo centavo al camino, manifestando reiteradamente *"la imposibilidad en que se halla para auxiliar dicha empresa"*, por cuanto *"el fondo no solo está exhausto, sino también adeudado"*, añadido a ello el hecho de que consideraba que un traslado de recursos implicaría la pérdida total de las obras que estaban en ejecución en el canal del dique. El virrey Amar, notoriamente molesto, tomó entonces una decisión radical y exigió que le fuese presentada la contabilidad general con los ingresos y gastos del Consulado desde su establecimiento, y que se suspendieran todos los gastos extraordinarios para trabajos públicos. El envío de esta información se dilató injustificadamente y el cura Pardo falleció a finales de 1808 sin haber recibido un solo peso del Consulado. Pocos meses antes, el 28 de junio de ese año, había enviado una carta al Virrey, quizás su última, llamando su atención sobre la inseguridad que reinaba a lo largo del camino debido a la presencia de criminales y, además,

solicitando *“la asignación de caudal en conformidad de lo mandado por S. M. en la Real Cédula del 18 de agosto de 1806 para el caso de que el Consulado de Cartagena no lo proporcione, como ha sucedido hasta el día y por lo que suplico a V. E. mande franquear (sic) del fondo muerto de hospitales sin destino la que estime conveniente el señor Ministro encargado de la comisión”*²⁴⁴.

Ante la muerte de Pardo, el virrey encargó el 13 de enero de 1809 al fiscal del crimen de la Audiencia de Santa Fe, Manuel Martínez Mansilla, los trabajos de apertura del camino y el conocimiento de la causa mortuoria de aquel²⁴⁵. Martínez llegó a Puente Real el 28 de enero, y el 6 de febrero conformó una comisión de expertos, en la que incluyó al teniente Ferro, para que evaluaran con toda prolijidad el camino abierto por Pardo, incluyendo en ese reconocimiento una valoración del trazado escogido por el cura, para definir si era el adecuado o si requería la apertura de variantes. Igualmente, ordenó adelantar todas las diligencias relacionadas con el avalúo y el inventario del camino y las cosas anexas a él, poblaciones, estancias, casas, labranzas, herramientas, maderas, etc., así como el censo de colonos, para tener una idea completa del camino. Martínez también hizo un recorrido del camino entre el 21 y el 27 de febrero, del cual dejó constancia en un opúsculo titulado *“Nuevo Reino de Granada, viaje desde Vélez a la Montaña de Carare”*, disponible en la biblioteca virtual de defensa del gobierno español. Sus expertos entregaron los informes sobre censo, inventario y avalúos entre el 2 y el 5 de mayo siguiente. El día 12, Martínez firmó un oficio solicitando a los expertos Francisco González y José Javier Roel hacer un cálculo prudencial de las cantidades invertidas por Pardo en la apertura y población del camino. González fue notificado el 27 de mayo y Roel el 15 de junio. El primero respondió el mismo día en que fue notificado, manifestando que *“a más de la cantidad que aparece en las diligencias de reconocimiento y avalúo que en unión de don Javier Roel tengo presentadas a V. S., regulo que pueden haberse gastado dos mil pesos más en todo”*. La respuesta que brindó Roel el 19 de junio fue similar a la de González, aunque estimó que los gastos adicionales habían sido solo de mil pesos.

El 10 de julio, Martínez exigió de González y Roel declarar bajo juramento el motivo por el cual no habían incluido dentro de sus estimaciones la llamada

²⁴⁴ AGN, código de referencia: CACIQUES_INDIOES,34, D.25, folio 1005.r

²⁴⁵ AGN, código de referencia: HISTORIA-CIVIL:SC.29,8, D.5, folio 162

trocha del Jabonero. El día 11 Roel declaró *“que no encontró pica (según la acepción 5 del diccionario histórico de la lengua española, pica es un “camino estrecho que sirve de atajo, generalmente en la montaña”), ni vereda alguna ... y que siendo aquellas montañas inaccesibles”* y que consideró que era *“de más difícil composición este camino que el de Flores ... donde hay muchos pobladores y era muy desmontado”* y había fundada una parroquia que habría de abandonarse de abrir camino por el Jabonero; además de que este carecía de aguas para beber lo que hacía muy difícil su repoblación. González compareció el 14 de julio y declaró en términos casi idénticos a los de Roel. Para tranquilidad de ellos, el teniente Juan Antonio Ferro, quien se encargó de la valoración del trazado, consideró que *“la ruta abierta por de la Terga por el Real de Ture es mucho más corta, sigue por terrenos menos elevados, con declive más suave, y es más fácil y de menor costo ponerla en un estado de perfección que la trocha que abrió el empresario Fray Pedro Pardo, a que se le da el nombre de camino del Jabonero”*. Este dictamen, formulado el 17 de julio, deja ver que Pardo abrió trocha por un camino distinto al que recomendó en su visita de 1802 con Ferro pues, como se mencionó antes, en su informe de aquel año afirmó que el trazado no podía ser otro que el que habían elegido el siglo anterior de la Terga y Echegoyen. Ferro elaboró un plano de la dirección del camino desde la Parroquia de Puente Real hasta la margen del río Carare, sacado a rumbo y distancia (figura 32). La leyenda que lo acompaña, que se muestra ampliada en la figura 33, indica, entre otros accidentes, los ríos a ambos lados del camino e incluye comentarios sobre las particularidades de éste²⁴⁶.

Tras este trabajo, Ferro permaneció en Puente Real auxiliando a Martínez en los trabajos del camino, hasta que en enero de 1810 se le confió la misión *“de pasar a la Villa del Socorro a conducir preso a la capital al Canónigo Magistral don Andrés Rosillo, uno de los primeros autores de la revolución del Reyno, y el más temible por su astucia y conexiones”*, tarea que realizó con la escolta de un sargento y cuatro soldados y tras la cual *“se le mandó volver a la misma villa por otros seis reos de la causa del Magistral Rosillo”*. Solicitó entonces al Virrey *“hacer su servicio en la capital, respecto de hallarse suspensos los trabajos del camino de Carare, pero S. E. tuvo por más conveniente que se situara de nuevo en Puente Real”*, donde el 15 de julio un vecino honrado de la parroquia *“le*

²⁴⁶ BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA, *“Plano de la dirección del camino de Carare desde la Parroquia del Puente Real, hasta el margen del Rio que le da nombre [COL-6/4]”*, Ministerio de Defensa, Gobierno de España, <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/inicio/inicio.do>

notició reservadamente” que desde El Socorro “se aproximaban de dos a tres mil hombres para marchar contra Santa Fé”. Ferro optó entonces por regresar de inmediato a la capital para ponerse a órdenes del Virrey, pero fue emboscado y arrestado en Zipaquirá, de donde lo trasladaron a un cuartel de la Junta Revolucionaria en el que lo mantuvieron preso 101 días “a pedimento del canónigo Rosillo”. Puesto en libertad, viajó a Cartagena, desde donde se dirigió a La Habana²⁴⁷.

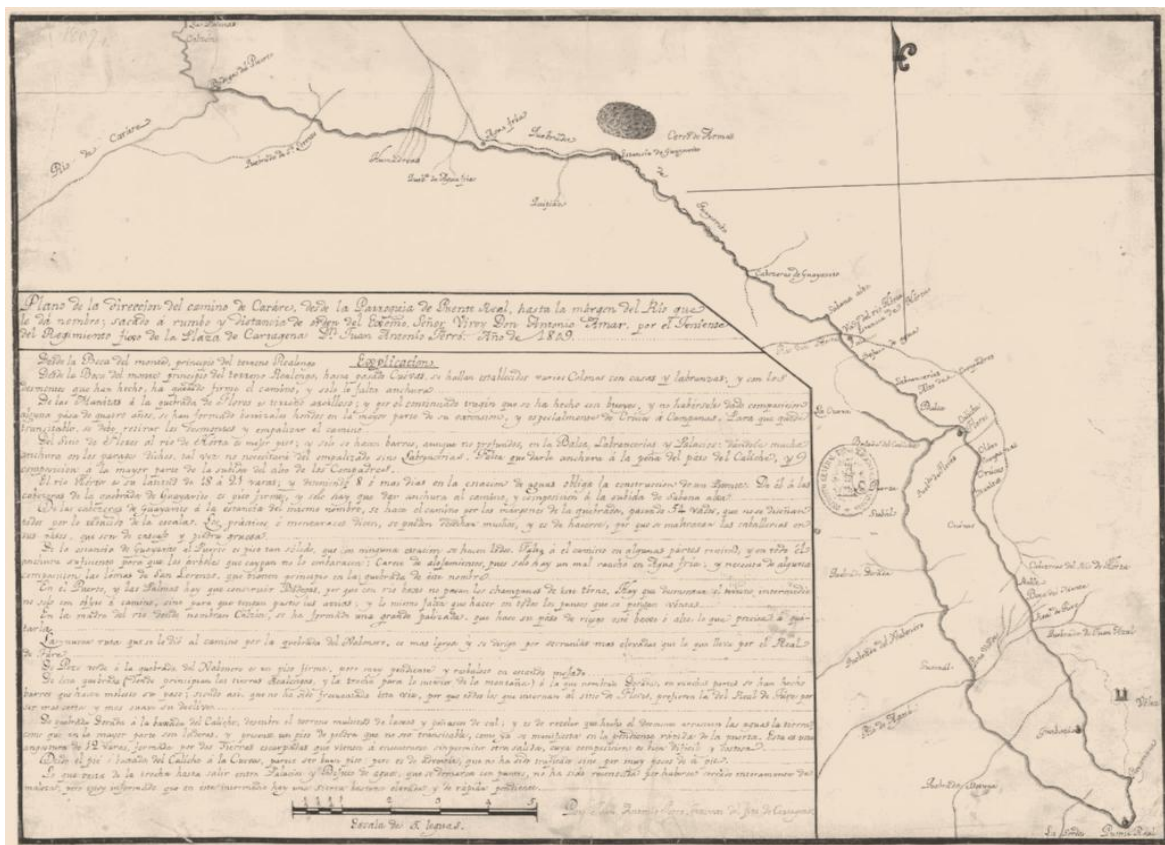


Figura 32 - Plano de la dirección del camino de Carare desde la Parroquia del Puente Real (hoy Puente Nacional), hasta la margen del río Carare

²⁴⁷ AGN, código de referencia: HISTORIA: SAA-I.17,14, D.23, folios 113-124

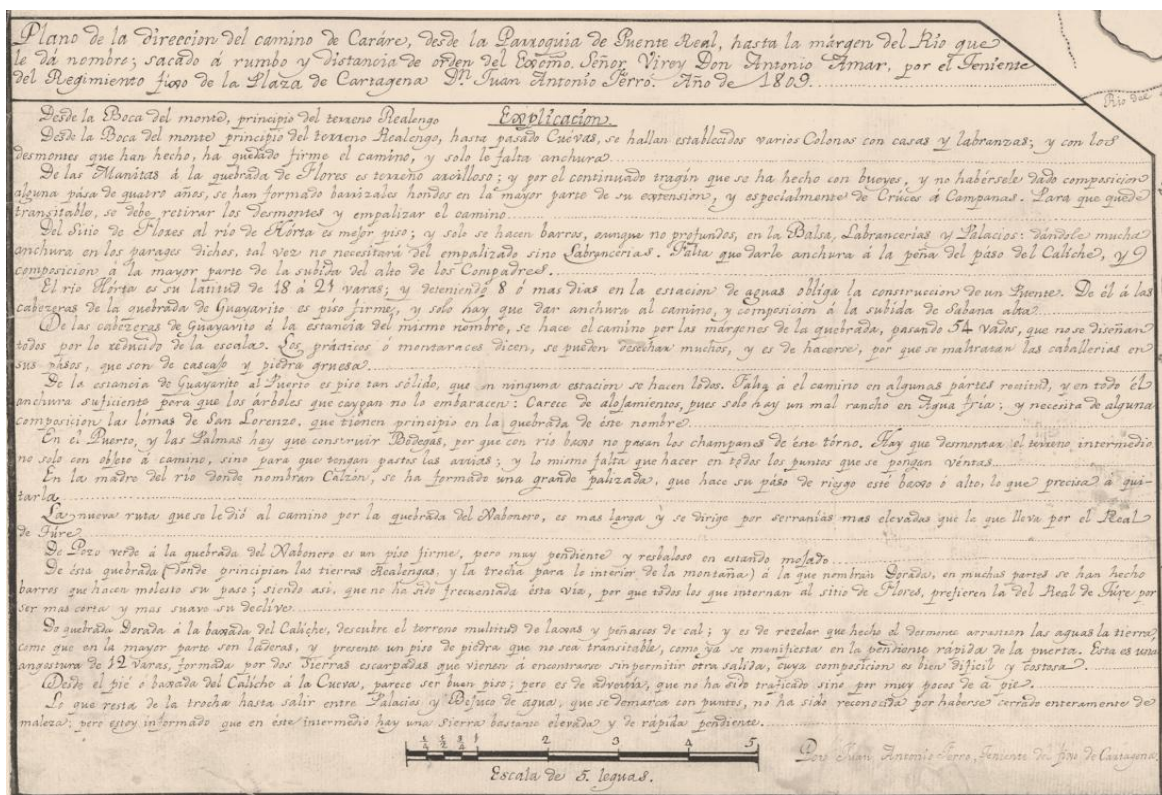


Figura 33 - Leyenda explicativa del plano de la figura 32

Un oficio firmado en Vélez por Lucas Gutiérrez (no aparece su cargo) durante la reconquista, el 16 de julio de 1816, dice que “siendo precisa la pronta composición del camino de Carare para que por él transiten las tropas de Su Majestad que ya se hallan en el puerto, se comisiona al administrador de aguardientes Ignacio Fernández Lechuga para que con la máxima prontitud pase al citado camino y emprenda su composición hasta donde sea posible, a cuyo efecto se le conceden las más amplias facultades para que pueda nombrar jueces que presten todos los auxilios necesarios, para que pueda obligar a todos los vecinos, ya para que trabajen en la obra, y ya para que den todos los frutos, herramientas y demás que se necesite, y últimamente para cuanto ocurra en una empresa tan interesante, dando parte al ayuntamiento de esta ciudad para la confirmación de todo”. Lechuga debió hacer el trabajo, por cuanto el 2 de septiembre de 1818 presentó una petición para que le devolvieran los dineros que aportó para la obra y se determinara el fondo del cual deberían deducirse los gastos en adelante²⁴⁸.

²⁴⁸ AGN, código de referencia: CAMINOS: SAA-I.5, 1.48

Fueron bastantes los personajes que vinieron al virreinato y recomendaron la apertura y el mantenimiento de este camino, pues evitaba los riesgos y esfuerzos de la navegación por el Magdalena aguas arriba de la desembocadura del río Carare (aún no existía la navegación a vapor) y facilitaba el comercio interior con la plaza de Cartagena, a la cual se enviaban harinas, dulces y otros artículos de exportación fabricados en el interior. Rufino Gutiérrez manifestó en una entrevista en 1905²⁴⁹: *“Sabido es por la historia que los descubridores del Nuevo Reino de Granada entraron por el río Opón y subieron por el territorio del Carare a Vélez; que pronto abandonaron aquella vía, y durante la conquista adoptaron la del Carare exclusivamente para comunicarse con la Costa, por ser la más corta y de mayores facilidades. En la época de la colonia se hizo uso de esta vía con mucha frecuencia”*.

Un historiador actual, Pacheco²⁵⁰, describe así su punto de vista sobre el asunto: *“El camino presentaba ciertas ventajas que privilegiaban las ciudades que se encontraban más cercanas al río Magdalena como Vélez y Tunja, haciendo que Santafé recelara por su dependencia comercial de aquellas ciudades. La primera era de tiempo y costo. Por el camino del puerto del Carare pasando por Vélez, Tunja a Santafé por climas benignos, buen auxilio de posadas y mantenimientos se gastaba diez días. Contra los veinticuatro días desde el río Carare por Honda a Santafé. La segunda, que hasta la boca del río Carare al río Magdalena era ancho y a partir de ahí a Honda se angostaba produciendo fuertes corrientes de agua, lo que obligaba a un mayor esfuerzo de los indios bogas al pesar (sic) en contra de la corriente, y era la mayor causa de naufragio. Sumado el ataque de los carares de Barbacoas, San Bartolomé, Angostura y otros sitios”*.

La persistencia de los veleños con su camino de Carare fue tal, que en el siglo XIX y ya bien entrado el país en la vida republicana, pretendieron, sin éxito, hacerlo de ruedas antes que cualquier otro desde las cimas de la cordillera oriental hasta el río Magdalena, asunto que se trata en el capítulo décimo. Sería el paso del tiempo el que se encargaría de fijar la verdadera relevancia

²⁴⁹ RUFINO GUTIÉRREZ, *“Monografías”*, Tomo II, Biblioteca de historia nacional, Volumen XXX, pp. 362-372, Imprenta Nacional, Bogotá, 1921

²⁵⁰ WILLIAM PACHECO VARGAS, *“El camino de Vélez por la región del Carare durante la reconquista española: importancia económica y estratégica”*, Memorias del XIX Congreso Colombiano de Historia, página 4, Armenia, 1 al 4 de octubre de 2019

de este camino dentro del marco del desarrollo económico y social de la Nación.

7.2 El camino del río Negro o de Rionegro

El río Negro desemboca en el Magdalena (figura 34) y constituye actualmente el límite occidental entre los departamentos de Boyacá y Cundinamarca. Sobre el camino que lleva su nombre las referencias son tan escasas y contradictorias, que casi pudiera afirmarse que hubo más elucubraciones que camino.



Figura 34 - Desembocadura del río Negro en el Magdalena²⁵¹

Lo poco que se encuentra sobre sus orígenes, aparte de alguna desordenada crónica de Aguado²⁵², nació de la fecunda pluma de Otero D'Costa, cuyos escritos han sido acogidos como dogmas por sus discípulos. Veamos, por ejemplo, algunas de sus afirmaciones sobre este camino, transcritas por Velandia en documentos publicados en 1990 y 1995. La figura 35 corresponde a la publicación de 1995²⁵³, cuyo original se encuentra en el BHA No. 411-413, pp. 65-66, enero-marzo 1949.

²⁵¹ "Explorando territorio", https://www.youtube.com/watch?v=7T9_5srkqC0

²⁵² FR. PEDRO DE AGUADO, "Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada", Tomo II, Libro Quince, pp. 677-687, Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, Madrid, 1917

²⁵³ Ibidem 92

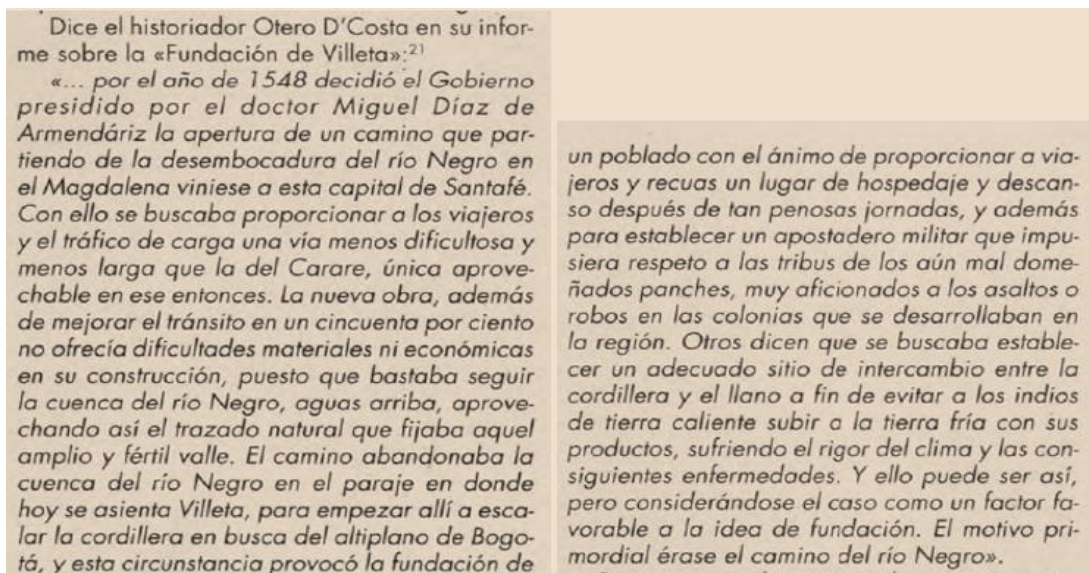


Figura 35 - Un texto de Otero D'Costa sobre el camino del río Negro, incluido en el artículo de Velandia de 1995

Lo que afirma Otero D'Costa en el primer párrafo del texto de la figura no es totalmente cierto. Díaz de Armendáriz no decidió en 1548 la apertura de un camino entre la desembocadura del río Negro en el Magdalena y la capital. Y tampoco parece ser verdad que el único motivo para fundar Villeta hubiese sido el de proveer un sitio para el descanso y el aprovisionamiento de quienes transitaran entre el río Negro y Santa Fe, así como *“establecer un apostadero militar que impusiera respeto a las tribus de los aún mal domeñados panches”*. Por lo tanto, la ruta que describe allí con cierto detalle solo parece producto de su confusión.

Rebaten la primera afirmación de Otero los relatos de los cronistas. Por citar solo uno, Pedro de Aguado dice lo siguiente: *“El licenciado Miguel Díaz, que todavía gobernaba el Reino, para obviar y estorbar los daños que los muzos en las moscas hacían, dio conducta u encargo a Pedro de Orsúa, su sobrino, que juntase gente que pudiese y entrase a poblar y pacificar esa provincia, y a dar orden cómo los indios muzos no saliesen a hacer los daños que hacían. Orsúa (...) juntó ciento cincuenta hombres, bien aderezados, de a pie y de a caballo, y (...) comenzó su entrada y jornada por ciertos pueblos y nación de los indios llamados canapeyes, cercanos al río grande de la Magdalena, por aquella parte por donde está el camino que de la ciudad de Vélez va al río grande de la Magdalena, al desembarcadero de Carare que Lanchero descubrió”*. Y, un poco más adelante, dice que debido a los ataques de que el grupo fue objeto por

parte de los aborígenes muzos y a las bajas que estos les causaron, “dejó Orsúa por esta vez de poblar y vino a salir a una provincia de panches llamada calamoima, que hoy sirve y es sufragánea de la ciudad de Santa Fe (...) y de allí salió con su gente a este Reino” (figura 36). La “provincia calamoima” a la que dice Aguado que llegó Ursúa en su precipitada escapatoria de los muzos tras las somantas que estos infligieron a su contingente, es hoy un corregimiento al norte de Guaduas, lo que indicaría que seguramente Ursúa atravesó el río Negro en ese año de 1548, pero lo hizo huyendo y no con el objeto de abrir camino alguno, ni mucho menos poblar. En consecuencia, si alguien se empeña en sostener que en ese momento Ursúa estaba abriendo el camino del río Negro, debería advertir para los anales de la historia que lo hizo sin acercarse siquiera a la desembocadura del río y sin darse la menor cuenta de ello, en tanto ponía con su gente los pies en polvorosa.



Figura 36 - El territorio de los panches²⁵⁴

Tan desafortunada fue la versión de Otero, que en 1990 Velandia tuvo la osadía de controvertirlo con estas palabras: “Pero esto no parece cierto ni acorde con la cronología, pues ya vimos que en este año de 1548 se estaba

²⁵⁴ GUILLERMO RAMÍREZ CALDERÓN, CARLOS ROJAS PÉREZ, “Panches. Una mirada a nuestro pasado”, Archeos S.A.S., Concesionaria Alternativas Viales S.A.S., 2022

buscando el anterior camino o sea el de Carare”, labor que se estaba llevando a cabo bajo la dirección de Pedro de Ursúa, el sobrino de Díez de Armendáriz. Y unos renglones más adelante dice, con claridad más que meridiana, lo siguiente: “Además, el camino del Rionegro se hizo en 1558”²⁵⁵. Y después lo reitera cuando se refiere a la fundación de Villeta: “que tampoco se fundó como consecuencia del camino Rionegro-Santafé, que se hizo en 1558/59”²⁵⁶.

Talvez acongojado por haber contradicho a su maestro Otero D’Costa en 1990, Velandia dio en 1995 un tremendo volantín, equiparable a los memorables de un irritante político colombiano llamado Barreras, y afirmó sin desdoro lo siguiente: “... En esta última parte parece haber confusión, pues ya no se refiere al camino del río Negro sino al de Honda a Villeta, «que hacía poco se había abierto», que en verdad no lo había sido todavía; el que ya estaba era el del río Negro, no el de Honda, que cinco o seis años más tarde fue construido por Alonso de Olalla y Hernando de Alcacer, a quienes igualmente, pero sin fundamento, se les atribuye la fundación de Villeta”²⁵⁷.

El escritor y expolítico canadiense Michael Ignatieff no conoció a Barreras, pero sí a algunos de su estirpe, y pensando en ellos escribió: “La política real no es una ciencia, sino más bien el intento incesante de unos individuos avisados por adaptarse a los acontecimientos que (la diosa) Fortuna va situando en su camino”.

Ref.: MICHAEL IGNATIEFF, “Fuego y cenizas. Éxito y fracaso en la política”, Primera Edición, Penguin Random House Grupo Editorial, Barcelona, mayo de 2014

La parte subrayada fuera de texto da a entender que Velandia aceptó en 1995 que el camino del río Negro se comenzó a construir en 1548 como había dicho Otero y que, por tarde, ya estaba construido al inicio de los cincuenta, pues la obra de Olalla y Alcacer que menciona comenzó, como se verá más adelante, más o menos en 1553. Por lo tanto, si el camino del río Negro ya estaba terminado a finales de los cuarenta, posiblemente era apto para recuas según se puede inferir del texto de la figura 35, reducía la boga por el río y era, además, una línea más directa que cualquier otra entre el bajo Magdalena y la capital, ¿cuál pudo ser, entonces, la razón para que la Real Audiencia tomara en la década siguiente la decisión de construir otro camino menos favorable para acceder a la capital partiendo de Honda?

²⁵⁵ Ibidem 175

²⁵⁶ Ibidem 175

²⁵⁷ Ibidem 92

Para acrecentar aún más la incoherencia, cerca del final de la parte pertinente de su artículo de 1995, Velandia, acogiendo otra afirmación de Otero, escribe: *“Y se reafirma en que la construcción del camino de bocas del río Negro a Villeta debió coronarse en el año de 1559 o preferiblemente en 1558 y dado al servicio en el siguiente. Este camino duró corto tiempo, pues tampoco resultó mejor, pero contribuyó a la construcción de Villeta a Santafé”*²⁵⁸. Es decir, que en una parte de su artículo de 1995 da a entender que el llamado camino del río Negro ya estaba abierto al comienzo de la década de los cincuenta y en otra parte de él afirma que fue al final de la misma.

Independientemente de que la eventual apertura hubiese sido en una u otra de las fechas citadas y teniendo en cuenta, además, que se dio a entender que era apto para recuas, se podría afirmar que este camino, si en verdad existió, ha sido el menos rentable de toda la historia del Nuevo Reino y la República, dado el costo que debió tener en recursos materiales y humanos y el hecho de que *“duró poco tiempo”* según dice Velandia. A esto, cabría agregar un hecho bastante misterioso que a ningún sesudo historiador parece haberle llamado la atención: ninguna crónica de época o artículo reciente menciona siquiera el nombre de un conquistador o alto dignatario español que haya subido a Santa Fe por este camino o que haya descendido por él hasta su confluencia con el río Magdalena para embarcarse hacia el Caribe.

Juan López de Velasco menciona en su libro la existencia de un camino del río Negro: *“Desde esta ciudad (Santa Fe) hasta el puerto del río Negro, que es donde desembarcan las mercaderías que se traen de España para esta ciudad por el río Magdalena arriba hay como cuarenta leguas y más de trabajoso camino, que de ordinario con las continuas aguas tiene necesidad de continuo reparo; y asimismo se traen con más facilidad las mercaderías desde el puerto de Honda, que cae en el paraje de Mariquita, aunque también el camino ha menester repararse”*²⁵⁹.

Aunque este relato pareciera creíble a primera vista, a pesar de no mencionar en qué punto específico quedaba el embarcadero ni cuál era su nombre, unas páginas más adelante López de Velasco da una demostración palmaria de su absoluto desconocimiento de la geografía del Nuevo Reino: *“súbense por él*

²⁵⁸ Ibidem 92

²⁵⁹ Ibidem 141, página 361

*(río Magdalena) las mercaderías de España que se llevan a Nuevo Reyno en canoas, que caben a ochenta y a cien botijas peruleras, desde la Barranca de Malambo, jurisdicción de Cartagena, treinta leguas della, y desde la Ciénaga de Santa Marta, en su jurisdicción, siete leguas della, y doce de la dicha barranca de Malambo hasta un río caudaloso que dicen río Negro, que estará cuarenta leguas de Santa Fe, desde donde se llevan en arrias de mulas y caballos; y por el dicho río Negro se meten hasta un puerto que dicen de Honda, que está tres leguas de la ciudad de Mariquita, y por otro río que entra en el dicho río Negro y llaman río de Nare, se suben las mercaderías hasta siete u ocho leguas de la ciudad de los Remedios*²⁶⁰ (subrayado fuera de texto). El afirmar que al río Nare se entra desde el Negro y que por este último también se accede al puerto de Honda, anula por completo la credibilidad de este relato. Es posible que estos dos párrafos del libro de López de Velasco hayan sido los que llevaron a Otero D'Costa a considerar que existió un camino que partiendo de algún punto del río Negro, ascendía por su cauce hasta alcanzar Villeta.

Noguera²⁶¹, no sabemos con qué fundamento, afirma que “*en el afán de acortar el largo viaje hasta Santa Fé (sic), se funda en Río Negro el puerto de Las Palmas*”. No explica, tampoco, cómo la fundación de ese puerto podía hacer que el viaje fuese más corto.

Respaldándose en documentos del Archivo General de la Nación, Colmenares menciona en uno de sus libros, a través de frases aisladas, la existencia de un trayecto terrestre que conducía a un embarcadero en el río Negro, cuya ubicación exacta no menciona. La primera de ellas da a entender que se trataba de un camino entre Honda y la confluencia de dicho río con el Magdalena: “*En 1558, Olalla fue requerido para que abriera un nuevo camino, desde el puerto viejo de Vitoria (que, dice Colmenares, estaba ubicado en las cercanías de Mariquita y Vitoria y posiblemente se tratara de Honda) hasta el nuevo desembarcadero en Rionegro. Diez años más tarde, este trayecto fue inutilizado por derrumbes y el mismo Olalla debió trasladar el desembarcadero a Angostura. En 1592, el desembarcadero se mudó transitoriamente al Carare, pero los ataques de los indígenas decidieron su traslado a la desembocadura*

²⁶⁰ Ibidem 141, pp. 378-379

²⁶¹ ANÍBAL NOGUERA MENDOZA, “*Crónica grande del río de la Magdalena*”, Tomo I, página 79, Banco Cafetero, Ediciones sol y luna, Bogotá, 1980

del río San Bartolomé”²⁶². Más adelante, menciona algo categórico, que no deja lugar a la duda de que ese camino iba de Rionegro a Honda y no a Villeta: *“Desde Rionegro, las mercancías se trasladaban en recuas hasta Honda”*.

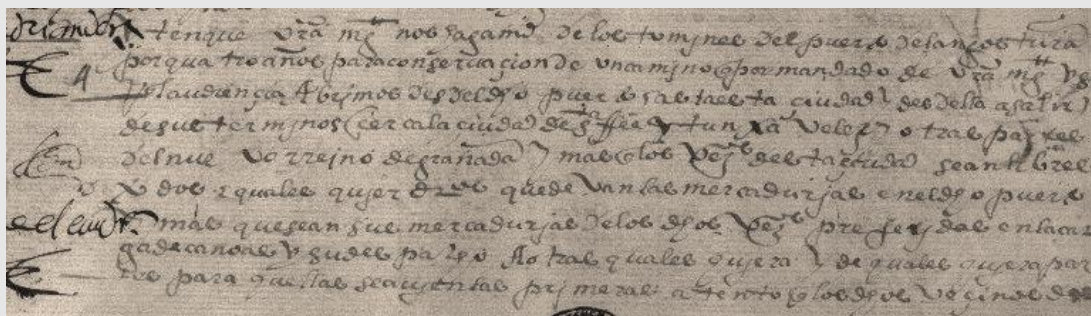
Dice, también, que *“En 1568, el desembarcadero se trasladó todavía más al norte, a Angostura. Pero entonces los mercaderes decidieron pasar de largo, a Mariquita, Vitoria e Ibagué, pues el nuevo puerto no tenía todavía un camino que lo comunicara con Santa Fe”*. En una página posterior, Colmenares introduce otra mención: *“El trayecto de Rionegro a Villeta también se hizo «aderezar» en 1561, 1567 y 1568. La tarea incumbía a los propietarios de recuas de la Villeta de San Miguel, entre los que se contaba Alonso de Olalla”*²⁶³. Asociando este párrafo con los citados antes, lo que se puede deducir es que el *“trayecto de Rionegro a Villeta”* estaba conformado por dos sectores: uno paralelo al Magdalena desde Honda hasta el río Negro que abrió Olalla en 1558 según expone Colmenares, y el conocido de Honda a Villeta construido por el mismo Olalla, junto con Alcocer, con anterioridad. No se trataría, por tanto, de un camino de Rionegro hacia la capital, independiente del conocido de Honda. De no ser así, ¿qué sentido tendría para Olalla y su socio *aderezar* un camino que uniese directamente Villeta con el río Negro, de mayor longitud y en competencia de aquel que habían construido con gran esfuerzo pocos años antes y por el cual cobraban peaje, otrosí de los derechos que tenían sobre el embarcadero de Honda desde 1555?

Estas descripciones de Colmenares confirman la inexistencia de un camino trazado por el valle del río Negro hasta Villeta. Aunque en una página posterior de su libro menciona el camino de Rionegro, lo hace en estos términos: *“Los caminos de Honda y de Rionegro permitieron intensificar el tráfico del Nuevo Reino. Entre 1558 y 1562, treinta y un comerciantes de Santa Fe, Mariquita y Tunja transitaban por ese camino con más de medio millón de pesos en mercancías”*. Al mencionar que transitaban *“por ese camino”* y no *“por esos caminos”*, cabe pensar que el tramo hasta el río Negro era tan solo una prolongación del camino de Honda abierto años antes por Olalla y Alcocer. Desafortunadamente, ya no contamos con Germán Colmenares para que nos aclare la inquietud.

²⁶² GERMÁN COLMENARES, *“Historia económica y social de Colombia I, 1537-1719”*, pp. 388-389, Editores Tercer Mundo S. A., Quinta Edición, Santafé de Bogotá, agosto de 1997

²⁶³ Ibidem 262, página 391

El 18 de mayo de 1585, el cabildo secular de Trinidad de los Musos (sic) solicitó que se le diesen los tomines del puerto de Angostura por cuatro años para la conservación del camino que iba desde dicho puerto a aquella ciudad, el cual fue abierto por orden de la Audiencia. También, que se diese preferencia a sus vecinos en la carga de las canoas con sus mercaderías, y que se le prestasen cuatro mil pesos para comprar mulas. Según dice la carta, desde Trinidad había caminos que permitían el acceso a Santa Fe, Tunja y Vélez.



Ref.: AGI, "Cabildos seculares. Audiencia de Santa Fe", Signatura: SANTA_FE,67,N.44

Un historiador de nuevo cuño publicó en 2018 un libro en cuyo título menciona los caminos de Rionegro²⁶⁴. Uno de sus capítulos, de doce páginas, está dedicado a "Los antiguos caminos de Rionegro". Su confianza en el relato de Otero D'Costa fue tal, que hasta se atrevió a presentar un mapa del camino, que elaboró, según menciona, "con base en Google Earth".

Mientras que la fecunda e imaginativa pluma de Otero D'Costa escribió a mediados del siglo XX, desde el mullido confort de su despacho, que 400 años antes el del río Negro "resultaba un camino menos áspero que el del Carare y de gran simplicidad en su construcción, porque en ella se aprovecharía la cuenca del río Negro, conducto natural desde su confluencia con el Magdalena hasta la Villeta de San Miguel" (BHA No. 393-395, página 623, julio-septiembre de 1947), y que "además de mejorar el tránsito en un cincuenta por ciento (respecto del de Carare) no ofrecía dificultades materiales ni económicas en su construcción, puesto que bastaba seguir la cuenca del río Negro, aguas arriba, aprovechando así el trazado natural que fijaba aquel amplio y fértil valle" (BHA No. 411-413, página 65, enero-marzo de 1949); el ingeniero francés Antoine Poncet, que sí recorrió esa zona a pie y en canoa en 1847, escribió el 12 de febrero de 1848 que "los grandes bosques de las riberas del río Negro me han impedido hacer nivelaciones, ni siquiera aproximadas, i no he podido hacerme de los elementos esenciales, por medio de los cuales se valúa en tanto cuanto es posible, el establecimiento de un camino".

También son de Poncet estas palabras: "Pasamos la noche en Salinas (nombre cambiado por Útica el 24 de diciembre de 1863) i el 8, después de haber caminado todo el día casi constantemente con el agua a la cintura como en los dos precedentes, pasamos la noche en un punto llamado la Seiba. Aquí me dijo nuestro práctico que era imposible remontar más allá el río Negro a causa de sus cataratas i de sus escarpadas

²⁶⁴ OSWALDO ESCOBAR MURIEL, "Los caminos de Rionegro. Historia del ferrocarril de Cundinamarca 1847-1953", Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D. C., abril de 2018

orillas formadas de peñascos de piedra de pizarra, añadiendo que no sin correr algunos peligros había ido una vez en su vida, (...) viaje que, según me dijo, no había emprendido todavía ningún viajero”.

En el numeral 10.3 del capítulo décimo de este libro se menciona las aflicciones del personal que intentó, sin éxito, abrir camino por ese rumbo entre 1848 y 1849 tras la comisión de Poncet. Cuatro décadas más tarde, Indalecio Liévano construyó un camino de herradura entre Villeta y Puerto Liévano, punto ubicado 31,5 km al sur de la desembocadura del río Negro en el Magdalena (ver figura 40). Uno de los motivos por los que el camino no se llevó hasta la confluencia de las dos corrientes, fue porque *“por la línea de Río Negro era sumamente costoso por los cortes en las rocas”* (ref. 536).

Sorprende, con estos antecedentes a su alcance, que Otero D’Costa afirmase que la apertura de ese camino del río Negro que describe, haya resultado de *“gran simplicidad”* cuatro siglos antes.

En una compilación de documentos de la Real Audiencia, hecha por Restrepo Tirado para la Academia Colombiana de Historia (BHA No. 195, página 130, septiembre de 1928), dice que el gobernador Francisco de Cáceres informó, en 1585, que los indios del Carare seguían causando mucho daño a los navegantes del río Grande, y que *“convendría hacer un camino desde la Angostura para que llevasen en recuas las mercaderías por Muzo y La Palma a Tunja y Santafé”*. Aunque quizás esta propuesta era la misma que elevó el cabildo secular de Trinidad de los Muzos ese año a la Real Audiencia, tampoco correspondía a un camino que se pudiese considerar del río Negro.

Se puede concluir entonces, que, salvo Colmenares, los historiadores de los siglos XX y XXI han acogido como dogmática la versión de Otero D’Costa sobre un camino directo entre Rionegro y Villeta, la cual no se encuentra soportada por registros documentales confiables que validen su existencia. No se halla en sus escritos una sola anécdota que permita confirmar la materialidad de este camino en tiempos de la conquista o la colonia. La primera mención realmente comprobada sobre la posibilidad de construir un camino por ese rumbo y solo a partir de Guaduas, recién apareció en documentos de los años postreros de la etapa colonial. El virrey Francisco Gil, apoyando y recomendando la instancia de los diputados del comercio de Cartagena, se había dirigido al Rey de España en 1789 solicitando la erección de un Consulado en dicha ciudad, similar a los establecidos en Méjico y Lima. Con alguna tardanza, una Real Cédula expedida en Aranjuez el 14 de junio de 1795, autorizó la erección del Consulado, cuyo distrito de jurisdicción era todo el Virreinato y Capitanía General del Nuevo Reino de Granada, salvo las Provincias de Quito y Popayán. El Consulado estaba dividido en un Tribunal de Justicia y una Junta cuyo cargo principal consistía en la protección y el fomento

del comercio, el estímulo a la agricultura, la mejora en el cultivo y beneficio de los frutos, la introducción de las máquinas y herramientas más ventajosas, la facilidad en la circulación interior; en síntesis, cuanto fuese conducente al mayor aumento y extensión de todos los ramos del cultivo y del favorecimiento de la movilidad.

El artículo XXIII de esta Cédula estableció lo siguiente: *“Encargo especialmente a la Junta que tome desde luego en consideración la necesidad de construir un buen camino desde Opón hasta la capital de Santa Fe, y que se fabriquen cómodas y seguras embarcaciones para la navegación de los ríos Magdalena y Cauca, haciendo igualmente que se compongan los difíciles y arriesgados pasos de dichos ríos en que suelen perecer los buques mercantes que se dirigen a las Provincias de Popayán, Neiva y Antioquia, y que se abran canales en las angosturas donde sea necesario, volando con taladros y barrenos las piedras que se descubren en las menguantes”*. Y, a continuación, un párrafo ya mencionado en la referencia 238: *“Y que tenga también presente el beneficio que resultará a todo el comercio de que se limpie y ponga al corriente todo el año el dique o canal del citado río Magdalena a la bahía del puerto de Bocachica, para proporcionar el tráfico de los frutos y efectos de todas las Provincias internas de aquel nuevo país, para que examinando y comparando con la debida atención la importancia y costo de estas obras, las vaya emprendiendo por el orden que le parezca más asequible y cómodo, dándome a su tiempo cuenta de lo que se acordare”*.

En uso de estas atribuciones y posiblemente para pasar por alto las continuas peticiones de recursos del cura Pardo para su camino de Carare, la Junta del Consulado planteó, en un documento del 31 de julio de 1806, la construcción de seis caminos al río Magdalena, el último de los cuales era, precisamente el del río Negro, al que se refirió taxativamente como recién descubierto: *“El sexto y último camino es el que últimamente se ha descubierto desde Guaduas al puerto de San Agustín de Buenavista, en la boca del río Negro, a su entrada en el Magdalena. Dista sólo cuatro jornadas, con carga, desde dicho pueblo, a saber: de Guaduas a Reyes, por terreno firme y llano, pasando el pequeño río Guaduitas, una; de Reyes, faldeando el cerro de Tati, terreno bueno hasta Tora, a orillas del río Negro, una; de Tora a Terán, terreno llano, por la orilla de dicho río, una; y una de Terán al puerto, siguiendo la misma orilla y terreno igual al*

*anterior. Don Domingo Varela, Capitán de Nare, ha descubierto dicho camino. Abrió trocha por el lado de Guaduas hasta cerca de Reyes, y navegó el río*²⁶⁵.

El Consulado consideró que la persona idónea para adelantar a la mayor brevedad el reconocimiento de los seis caminos era Francisco José de Caldas y así se lo hizo saber al Virrey Amar y Borbón; sin embargo, este, mediante oficio del 29 de septiembre del mismo año decidió que debía *“diferirse entretanto la determinación a que haya lugar y sea correspondiente a este superior Gobierno”*, decisión que difirió *sine die* y que, a final de cuentas, nunca tomó.

Tres años más tarde, cuando las relaciones entre los criollos y el virreinato se estaban poniendo difíciles tras la invasión francesa a España, Ygnacio de Herrera²⁶⁶ hizo la siguiente mención específica sobre el camino del río Negro, en un testimonio dirigido al Diputado Antonio de Narváez el 1 de septiembre de 1809, en el que también menciona a Domingo Varela:

“Los grandes riesgos de la navegación del rio Magdalena, se hallan desde Rio Negro hasta Honda, y para evitarlos se reserva un camino desde este rio a Guaduas. Don Domingo Varela, Capitán de Guerra de Nare, examinó si desde la confluencia del Rio Negro con el Magdalena, se podría ir a Guaduas y de ese hecho anduvo el expresado camino y lo encontró firme, llano y poblado de arboledas, a propósito, para la agricultura y por consiguiente para la población; y que por él se conseguirían las ventajas siguientes: Primera, evitar la molesta y peligrosa navegación hasta Honda; segunda, ahorrar cuando menos cuatro días de viage (sic) que hay de Río Negro a Honda y mucho más en tiempo de crecientes; tercera, evitar dos días del peor y más arriesgado camino de tierra, cual es el que hay de las Bodegas de Santa Fé en Honda, hasta Guaduas, y no habiendo más que tres días de Rio Negro a Guaduas; hay por este camino un ahorro total de tres días. Ventajas tan conocidas no pudieron menos de excitar el celo del Real Consulado de Cartagena y particular patriotismo animaron a Varela á la egecucion (sic); pero la fatalidad que es inseparable de los buenos proyectos de este Reyno, ha impedido su egecución

²⁶⁵ DIEGO MENDOZA, “Prólogo” del Tomo I de las Monografías de Rufino Gutiérrez, Bogotá, diciembre de 1920

²⁶⁶ YGNACIO DE HERRERA, *“Reflexiones que hace un americano imparcial al diputado de este Nuevo Reyno de Granada para que las tenga presentes en su delicada misión”*, Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia recopilados por Antonio B. Cuervo, Tomo IV, Casanare y el Caquetá durante la Colonia, página 67, Imprenta de vapor de Zalamea hermanos, Bogotá, 1894

(sic) y frustrado las esperanzas de su logro, si ingenio superior no anima la empresa”.

Ni el Consulado de Cartagena ni Herrera mencionaron que en algún instante previo del período colonial hubiese existido un camino de Rionegro como el que describió Otero D’Costa.

Casi cuarenta años después, la Gaceta de la Nueva Granada del jueves 16 de septiembre de 1847 publicó una carta dirigida el 19 de julio anterior desde Guaduas al gobernador de la provincia de Bogotá, en la que el jefe del cantón daba cuenta de que el ingeniero francés Antoine Poncet, contratado por el Gobierno Nacional para explorar la mejor línea para un camino carretero que pusiese en comunicación a Bogotá con el río Magdalena, había pasado por allí el 1 de junio y que se volvió a presentar el 11 de julio *“a pie con su compañero, después de haber dado la vuelta por el Peñón de Conejo, subido el Rionegro hasta el sitio llamado Siete Vueltas, i hecho sus observaciones desde ese punto a esta villa. (...) Hai (sic) una tradición de que un tal Domingo Varela subió embarcado hace más de treinta años, i desde entonces el único que ha hecho este viaje ha sido el Sr. Poncet. Usted puede calcular las privaciones i sufrimientos padecidos por este Sr. en climas ardientes, atravesando montañas inaccesibles e inhabitadas, i sujeto a las privaciones imaginables (sic), como expuesto a peligros de diferente naturaleza. La jefatura cree que la constancia y asiduidad del Sr. Poncet vencerán al fin los inconvenientes que se presentan, i podrá levantar el plano de los terrenos que ha recorrido. Sin embargo, como en muchos lugares no hay senda por donde pasar, i es preciso apartar las ramas para verificarlo, el trabajo es más lento i difícil”.*

En el inicio de la vida republicana, una ley expedida el 2 de julio de 1823, sancionada al día siguiente por el vicepresidente Santander y publicada el 13 de julio del mismo año en la Gaceta de Colombia número LXXXXI, concedió a Juan Bernardo Elbers, por el término de veinte años, un privilegio exclusivo para la navegación por el río Magdalena en buques de vapor. En virtud del privilegio, el concesionario quedó obligado, entre otras cosas, a poner en servicio los buques necesarios, a construir un punto de desembarque entre Honda y Guarumo, a *“abrir un camino de tierra desde el punto que crea conveniente en el río Magdalena hasta esta capital, quedándole el derecho a cobrar un peaje que será acordado por el Congreso cuando se halle concluido*

el camino” y a “dar principio a la empresa dentro de un año contado desde la fecha de concesión del privilegio”.

Mientras recibía dos vapores que había encargado, suficientes y apropiados para navegar por el río, y con el fin de asegurar el cumplimiento de la estipulación contractual relacionada con el inicio de operaciones en el término de un año, así como para determinar las dificultades que pudieran obstaculizar la navegación fluida por el río, Elbers introdujo en enero de 1824 el buque *Fidelidad*, de 40 caballos de fuerza. Esta embarcación, pensada como provisional, fue retirada ese mismo año por no resultar adecuada para navegar por tan caudaloso río. A mediados del año siguiente surcaba ya las aguas del Magdalena el *Santander*, de 240 toneladas, que viajaba hasta el peñón de Conejo, sitio elegido por Elbers como terminal de la línea (figura 37), y meses más tarde lo haría el *Bolívar*, que navegó hasta Barrancabermeja.

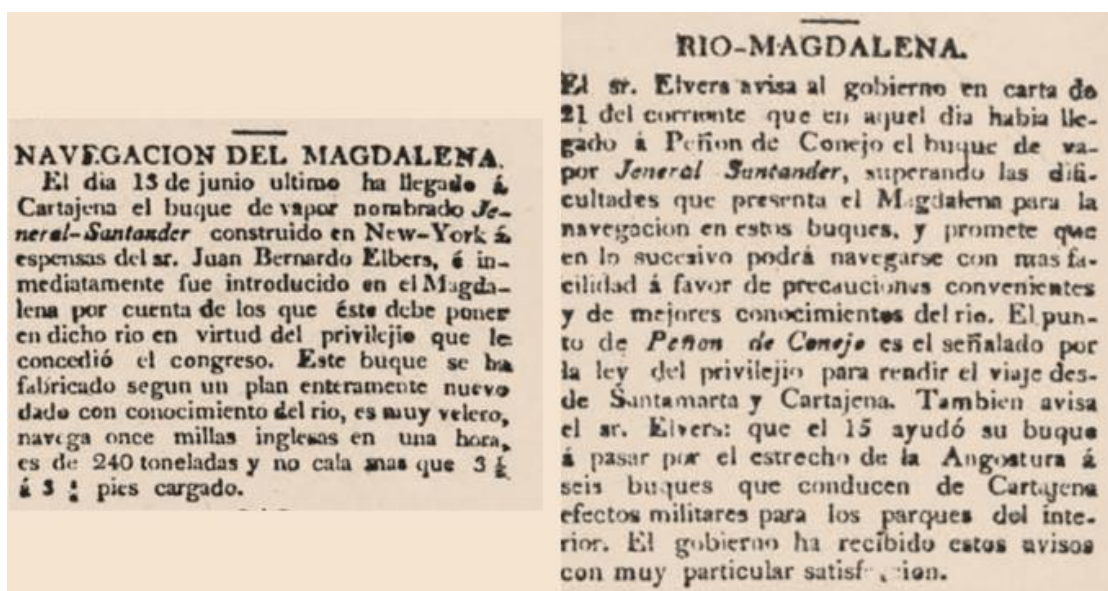


Figura 37 - Noticias sobre el recibo del *Santander* en Cartagena y sobre su arribo al Peñón de Conejo en su viaje inaugural²⁶⁷

En cuanto a las obras en el punto de desembarque y el camino, Gilmore y Harrison²⁶⁸ dicen que “en el lugar se inició la construcción de una bodega, un albergue y corrales para mulas, y se abrió un camino hasta Guaduas, en camino

²⁶⁷ GACETA DE COLOMBIA, No. 203, página 2, Bogotá, domingo 4 de septiembre de 1825 (izquierda) y No. 211, página 2, Bogotá, domingo 30 de octubre de 1825 (derecha)

²⁶⁸ ROBERT LOUIS GILMORE, JOHN PARKER HARRISON, “Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena River”, The Hispanic American historical review, Vol. XXVIII, No. 3, August 1948

Honda-Bogotá". Aseguran, citando referencias bibliográficas, que el coronel José María Acosta, jefe político del cantón de Guaduas declaró que Elbers había construido a sus expensas y gastando una gran cantidad de dinero, un camino de catorce leguas entre el Peñón de Conejo y Guaduas, y que un viaje por esa senda tardaba dos días para los pasajeros y tres para la carga. En su artículo, Gilmore y Harrison incluyen un mapa sobre las operaciones de Elbers en el río Magdalena, en el que aparece este camino (figura 38). Mencionan, además, que las declaraciones de Acosta fueron confirmadas por funcionarios y personas notables de la localidad, citando con nombre propio a José María Guzmán, al párroco Justiniano Gutiérrez y a Manuel Samper, padrastro del coronel Acosta. Reafirma estos testimonios un artículo de Sophy Pizano de Ortiz, titulado *"Don Juan Bernardo Elbers, fundador de la navegación por vapor en el río Magdalena"* y publicado en el BHA No. 335-336 de 1942, donde dice que *"Muchos fueron los viajeros que transitaban por la nueva ruta para venir hasta Bogotá, entre ellos don Juan de Francisco Martín con su esposa, el Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, el General Lino de Clemente, el Coronel Juan Santana —Edecán del Libertador—, don Raimundo Santamaría con su familia, don Manuel Samper —Administrador de las rentas del Estado en el Cantón de Guaduas—, el Coronel José María Acosta, los señores Simón Herrera, Joaquín Orrantía, Agustín Tallaferro, Samuel Sayer, el presbítero Justiniano Gutiérrez —cura Vicario de Guaduas— y muchas otras personas que más tarde sirvieron como testigos declarantes, a petición del mismo Elbers"*.

El coronel José María Acosta fue, sin duda, un personaje. He aquí la descripción resumida que hizo de él un visitante norteamericano (ref. 327): *"Llegamos a Guaduas a las cuatro y media y nos dirigimos, como hacen todos los viajeros, al venerado coronel Acosta, que es a la vez comandante militar, corregidor civil, propietario de los terrenos donde se asienta el pueblo y de los adyacentes, y quien es considerado por todos dentro de su jurisdicción como padre, protector, benefactor y amigo"*.

Camacho Roldán también se refirió a este camino, aunque no se sabe con qué fundamento fijó en otro lugar su punto de comienzo: *"En 1826, el señor Juan Bernardo Elbers, al propio tiempo que traía los primeros vapores para navegar el Magdalena, abrió un camino directo de Guarumo a Guaduas, sin tocar con Honda, y se proponía seguir rectificando la vía hasta Bogotá, si para ello se le concedían alicientes bastantes"*²⁶⁹.

²⁶⁹ SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, *"Notas de viaje"*, Tercera edición, Garnier Hermanos, Librería Colombiana, París, Bogotá, 1897



Figura 38 - Las operaciones de Juan Bernardo Elbers en el río Magdalena

Parece extraño que el jefe del cantón que recibió a Poncet en 1847 –que fue el mismo coronel Acosta–, no haya mencionado la existencia de este camino. Tal vez fue porque tuvo una vida muy breve, ya que fue abandonado en 1829, año en que Simón Bolívar ordenó revocar el privilegio de Elbers (figura 39). Sin embargo, de su existencia y efímera vida también dejó constancia John

Steuart²⁷⁰, quien refiriéndose al peñón de Conejo, sitio por donde pasó en su travesía hacia Honda y Bogotá el 14 de febrero de 1836, escribió: *“Antiguamente funcionaban aquí unas bodegas para el recibo de mercancías que eran transportadas por un nuevo camino a Guaduas, pero, a pesar del breve lapso que ha transcurrido desde la pérdida de los barcos de vapor, no se ven ahora ni bodegas ni camino; las primeras fueron demolidas y el segundo cubierto por la manigua”*.

Seguramente refiriéndose a este mismo camino, Reclus²⁷¹ escribió que *“en 1825 se trató de construir un camino más directo al bajo río, evitando la ascensión del Alto del Sargento y la escala en Honda, para descender a Guarumo por el valle del río Negro; pero la trocha que se abrió entonces desapareció luego invadida por el monte”*.

Tanto por la época en que fue construido, como por su inicio en el peñón de Conejo sobre el río Magdalena, no cabe suponer, tampoco, que el sendero abierto precariamente por Elbers haya sido un *camino del río Negro*.

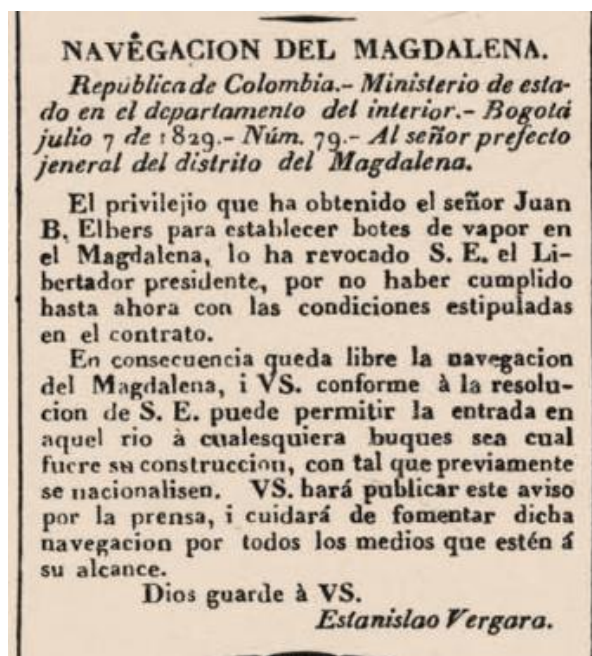


Figura 39 - Nota ordenando la revocatoria del privilegio de Elbers
(Gaceta de Colombia No. 412, 12 de julio de 1829)

²⁷⁰ JOHN STEUART, *“Bogotá in 1836-7”*, page 81, Printed by Harper & Brothers, New York, 1838

²⁷¹ Ibidem 128, página 325

De acuerdo con Gilmore y Harrison (referencia 268), como el *Santander* no había sido objeto de ninguna reparación en cuatro años, y ante la expectativa de la inminente llegada de un nuevo barco bautizado *Libertador*, que sería operado por su propietario norteamericano mediante un convenio con Elbers, este consideró que el *Santander* podría ser sometido a un “overhaul” y, en consecuencia, tras un último viaje desde el peñón de Conejo, en mayo de 1929, lo puso en dique seco en una isla frente a Barranquilla. No se imaginaba Elbers en ese momento que un mes y medio más tarde le revocarían la concesión. Para más inri, el *Libertador* llegó a Santa Marta a los pocos días de conocerse la revocatoria del privilegio y, entonces, su propietario juzgó más conveniente operarlo por cuenta propia, habida cuenta de que la navegación por el río se había vuelto de libre competencia, haciendo una competencia ruinosa a Elbers. Este intentó continuar operaciones con el *Bolívar*, pero los vientos y el oleaje de diciembre hicieron que el barco encallara y se incendiara.

Elbers apeló la revocatoria del privilegio ante el poder judicial, arguyendo que no le había sido revocado mediante un acto administrativo con las formalidades debidas, sino a través de una simple carta enviada por el secretario general de Bolívar al Ministerio del Interior, que este retransmitió tanto a Elbers como al prefecto del Magdalena (la que muestra la figura 39). La Corte Suprema le dio la razón y el 11 de noviembre de 1831 ordenó que se le restituyera el monopolio. Sin embargo, como mientras la Corte revisaba el caso la República de Colombia se había disuelto oficialmente, su heredera, la República de la Nueva Granada, quedó con su jurisdicción, por lo que, aunque el Tribunal falló en contra del gobierno, le informó a Elbers que debía solicitar al Congreso de la nueva república la revocatoria de la cancelación que hizo Bolívar de su privilegio, para que este pudiera recuperar su plena validez.

Elbers hizo la solicitud al Congreso y, tras una larga espera, éste decretó el 26 de mayo de 1834 la recuperación del privilegio por 20 años, contados desde 1823. A pesar de este éxito, en aquel momento Elbers no tenía barcos para operar, el aserradero de Barranquilla se había cerrado tan pronto se anunció la cancelación de su privilegio en 1829 y su capital estaba agotado. Solo le quedaba su precioso monopolio. Algunos esfuerzos hizo tratando de reactivar el servicio; pero ante la falta de resultados tangibles, el Congreso se impacientó y dado que en más de doce años no se había logrado una sola de las ventajas que se tuvieron presentes al expedir el decreto del 3 de julio de 1823 por el que se le concedió el privilegio, el 28 de mayo de 1836 expidió un decreto exigiendo a Elbers que para el 1 de enero de 1837 tuviera en operación en el río un par de buques y que, además, no se podían presentar suspensiones del servicio por más de dos meses, so pena de perder la concesión. Elbers no fue capaz de cumplir estas condiciones, por lo que el 28 de enero de 1837 el presidente Francisco de Paula Santander decretó caducado el privilegio y declaró la libertad de la navegación por el río Magdalena en buques de vapor.

DECRETO
(28 DE ENERO)

que declara libre la navegación del río Magdalena en buques de vapor.

Francisco de Paula Santander, Presidente de la Nueva Granada,

visto el informe dirigido a la Secretaría del Interior por la Gobernación de Cartagena, con fecha 6 del presente mes, referente al que la misma Gobernación recibió del Jefe Político del cantón de Barranquilla, del que aparece comprobado que Juan Bernardo Elbers, empresario privilegiado para la navegación del río Magdalena en buques de vapor, no había logrado establecer todavía dichos buques, para que empezasen a hacer con regularidad su servicio, a lo más tarde, el día 1.º del año corriente de 1837; y

CONSIDERANDO:

1.º Que por los artículos 1.º y 2.º del decreto legislativo de 9 de junio de 1836 (1), aclaratorio del de 3 de julio de 1823 (2), que concedió privilegio exclusivo a Juan B. Elbers, para la navegación del río Magdalena en buques de vapor, está declarado que el empresario debía poner dos buques por lo menos que empezasen a hacer con regularidad su servicio a lo más tarde desde el día 1.º de enero de 1837.

2.º Que uno de los casos en que por el artículo 3.º del mismo decreto se declaró quedar anulado el privilegio, es el de que el empresario no hubiese establecido los expresados dos buques de vapor en el plazo antedicho, del día 1.º de enero de 1837.

3.º Que por el artículo 4.º se dispone que, al verificarse alguno de los casos por los cuales caduca el privilegio, el Poder Ejecutivo lo declarará así, y lo hará comunicar inmediatamente en los países extranjeros.

4.º Que la atribución 1.ª de las que por el artículo 106 de la Constitución se han designado al Poder Ejecutivo es la de expedir las órdenes

necesarias para la ejecución de los decretos del Congreso debidamente sancionados.

De acuerdo con el dictamen del Consejo de Gobierno,

DECRETA:

Artículo 1.º Ha caducado, y quedado nulo e insubsistente, el privilegio exclusivo que por decreto legislativo de 3 de julio de 1823, se concedió a Juan Bernardo Elbers para la navegación del río Magdalena en buques de vapor; siendo libre por tanto en lo sucesivo dicha navegación por medio del vapor.

Artículo 2.º Consiguientemente han caducado y quedado nulas e insubsistentes, en cuanto se hallen en oposición con las leyes que rigen en la Nueva Granada, todas las concesiones que a virtud del privilegio exclusivo se hicieron a favor del empresario por el decreto legislativo de 3 de julio de 1823.

Artículo 3.º El presente decreto será publicado en la *Gaceta* y en todos los periódicos oficiales de la República, y se comunicará a todos los agentes diplomáticos y consulares de la Nueva Granada para su inserción en los periódicos extranjeros.

El Secretario de Estado en el Despacho del Interior y Relaciones Exteriores queda encargado de la ejecución de este decreto.

Dado en Bogotá, a 28 de enero de 1837.

FRANCISCO DE PAULA SANTANDER—Por Su Excelencia el Presidente de la República, el Secretario del Interior y Relaciones Exteriores, LINO DE POMBO.

La figura 40 muestra una parte de un mapa elaborado por la Oficina de Longitudes del Ministerio de Relaciones Exteriores²⁷², en la que aparece el trayecto entre Honda y el río Negro a lo largo del Magdalena, en medio del cual se encuentra el peñón de Conejo, punto de inicio del camino construido por Elbers hasta Guaduas. En la parte inferior derecha se ve a Villeta, población donde Otero D'Costa afirma que llegaba el camino que seguía la cuenca del río Negro.

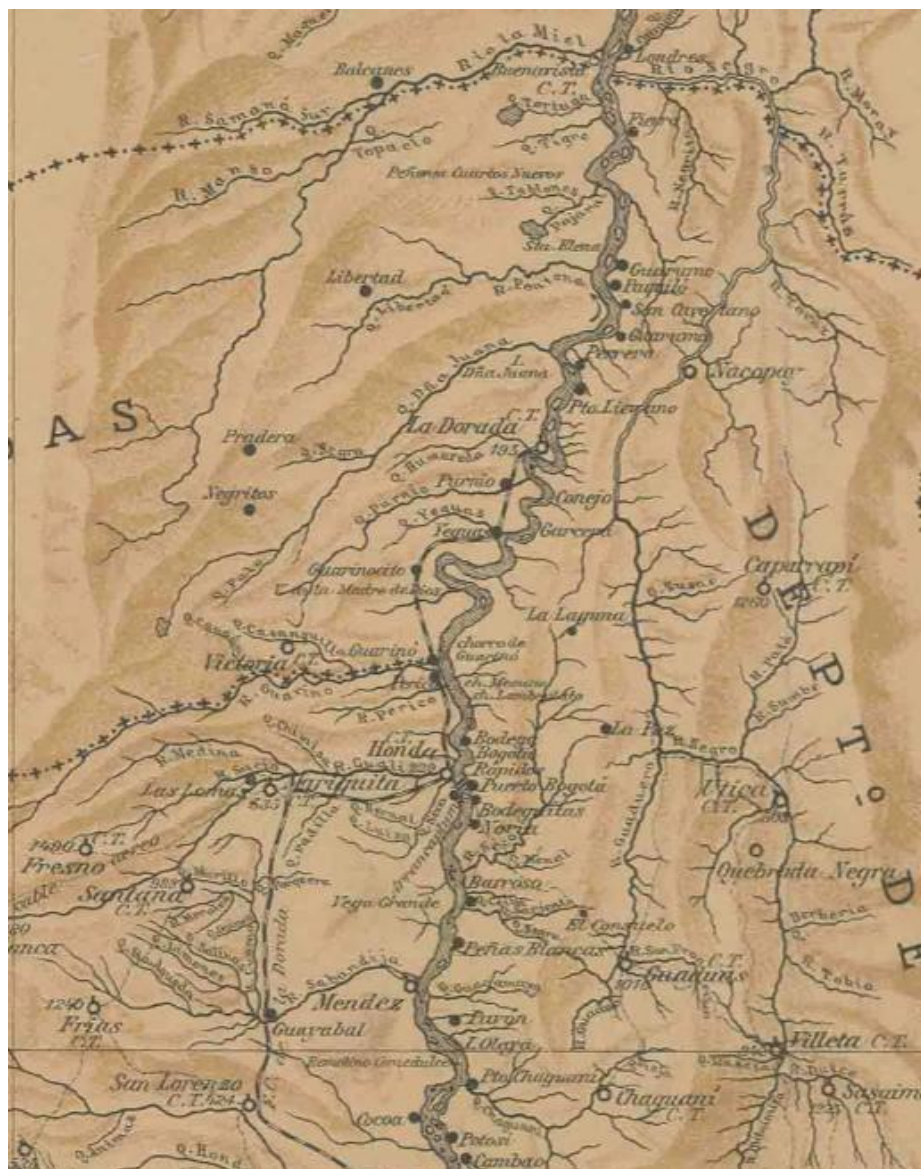


Figura 40 - Trayecto del río Magdalena entre Honda y la desembocadura del río Negro

²⁷² Ibidem 172

En su artículo *“Sobre la fundación de la ciudad de Guaduas”*, publicado en el BHA No. 393-395 de 1947, Enrique Otero D’Costa se pregunta *“¿Cuál la fecha de la apertura de esta nueva ruta, la primera propia y directa de que iba a disfrutar la ciudad capital de este Nuevo Reino?”*. Él mismo responde asegurando *“que existen datos fehacientes de que dicho puerto o desembarcadero estaba en servicio en el año de 1559”* y, tras descartar *“la oscura versión de Aguado”*, dice que no es posible *“fijar la exacta fecha en que se estableciera la nueva ruta del río Negro, pero sí una muy aproximada: en los considerandos de un mandamiento dictado por la Real Audiencia de Santafé el 22 de septiembre de 1559, referente al contrato de navegación en el río Magdalena celebrado entre el mentado Tribunal, de una parte, y Hernando de Alcocer y Alonso de Olalla, de la otra, se menciona el Puerto Nuevo del río Negro, de lo cual se deduce que para este año de 59 funcionaba tal comunicación terrestre, puesto que a su puerto se le denominaba Nuevo, de donde puede colegirse razonablemente que la construcción de la vía debió de coronarse por el año de 1559, o, si se prefiere, en el anterior de 1558”*. Tras declararse satisfecho con su interpretación, Otero concluye: *“Séase como fuere, dejamos en acción el camino río Negro-Villeta-Santafé, puesto al servicio público, a lo menos, en el año de 1559”*.

Las afirmaciones y la conclusión de Otero no constituyen prueba de que en aquella época alguien haya abierto un camino que vinculase de manera directa el río Negro con Villeta siguiendo completamente la cuenca de aquél. El *“Puerto Nuevo”* que menciona Otero no puede ser otro que el embarcadero nuevo citado por Colmenares cuando, refiriéndose a un documento que halló en el AGN, dijo que en 1558 *“Olalla fue requerido para que abriera un nuevo camino, desde el puerto viejo de Vitoria hasta el nuevo desembarcadero en Rionegro”*, punto desde el cual las mercancías se trasladaban *“en recuas hasta Honda”*. El autor no encontró en el AGN el documento de 1558 al que alude Colmenares, pero sí uno del 23 de marzo de 1557 (Ref.: MEJORAS-MATERIALES.SC.36,11,D.13, Hoja 549), donde la Real Audiencia manifestó que enterada de que *“bajándose el embarcadero de Mariquita más abajo de donde al presente está, al río negro, sería gran provecho y utilidad de los naturales del río grande, ya que con mucho menos trabajo podrían subir a él”*, solicitó a Alonso de Olalla ver si era posible abrir hasta allí un camino por el que pudiesen andar recuas. Tras su visita, Olalla *“declaró que podría haber hasta seis o siete leguas y que se podría hacer para andar recuas y se ofreció a hacerlo”*, y la Real Audiencia le encomendó su apertura. Ese camino quedó cerrado muy pronto por derrumbes, y no pasó de ser un sendero, acaso para recuas, que tan solo enlazaba Honda con un embarcadero cercano a la desembocadura del río Negro en el Magdalena, siguiendo una trayectoria paralela al curso de este último, pero nunca por el valle del río Negro.

Y es que el mismo Otero D’Costa reconoce en la referencia 284 citada más adelante que no había tal camino por el valle del río Negro: *“En consecuencia de todo esto, la capital de la naciente colonia disponía de tres accesos al río Magdalena: el del puerto del Carare, por la vía de Vélez; el del Rionegro, por la vía de la Palma, y el de Onda siguiendo la vía de Tocayma”*. Otero D’Costa cita aquí la existencia de un camino primigenio de Rionegro, pero no siguiendo su cuenca como dice su relato de la figura 35, sino *“por la vía de la Palma”*, lo que lo lleva a cometer otro error: dar a entender que el camino por La Palma fue anterior al de Honda por Villeta, lo que transgrede la cronología, pues La Palma aún no se había fundado en el instante en que se construyó el camino de Honda por Villeta.

De que el camino paralelo al río Magdalena entre el río Negro y Honda existió, no parece haber duda. En el Archivo General de la Nación hay un legajo, fechado en 1562, que contiene documentos relacionados con la demanda que le puso Juan de Alvis a Olalla por el impago de su trabajo como cesionario en *“el camino al embarcadero de Rionegro”* (AGN, código de referencia: HISTORIA-CIVIL:SC.29,7,D.2).

De acuerdo con la limitada información disponible, parece razonable concluir que la apertura de un camino directo entre el río Negro y Villeta siguiendo el cauce de aquel y eludiendo a Honda en los inicios de la época colonial, no pasó

de ser una entelequia concebida por un historiador de la época republicana, reiterada sin la debida verificación por su pléyade de seguidores.

7.3 Un camino por La Palma

Sin la aquiescencia de la Real Audiencia, contraviniendo disposiciones del Consejo de Indias que prohibían nuevos descubrimientos y poblaciones, y so pretexto de recorrer tierras de jurisdicción mariquiteña para combatir a los indios tapaces (colimas) que inquietaban de modo continuo a los calamoimas encomendados a los vecinos de la ciudad, el alcalde de Mariquita Antonio de Toledo, investido de facultades por el Cabildo de la población el 11 de agosto de 1561, cruzó los ríos Magdalena y Negro llevando unos cuarenta españoles y más de trescientos indios calamoimas y, tras vencer a los colimas y acampar al pie de un peñón en tierras de Caparrapí, encontró un lugar que le pareció idóneo para fundar un nuevo pueblo el 19 de noviembre de aquel año, al que llamó villa de Nuestra Señora de la Palma.

“Y el dicho señor don Antonio, queriendo tomar posesión de la dicha villa, se vistió un saco de armas, y la espada desnuda en la mano, diciendo: Que si alguna persona o personas había que le contradijese la posesión que quería tomar de la dicha villa, pareciesen, que él se la defendería en nombre de Su Majestad, y como a ello era obligado; a lo cual, por una e dos y tres veces e más lo apercibió, protestó, declaró e manifestó a los dichos españoles de suso declarados, que presentes estaban, los cuales respondieron que no había nadie que se lo contradijese; y el dicho señor alcalde, visto lo susodicho, en señal de posesión verdadera e para adquisición, huela con la dicha su espada, cortando en el dicho sitio, las ramas, yerbas y otras raíces y palos que había en el dicho asiento y plaza, y paseándose dijo que tomaba e tomó la posesión de la dicha Villa de Ntra. Sra. de la Palma, con lo que a ella en derecho le pertenece, e pudiera pertenecer actual, real, corporal, vel quasi, según forma establecida en semejante caso y posesión; todo lo cual dijo que hacía e hizo en nombre de la Real Majestad y de la dicha ciudad, según es dicho, e quieta y pacíficamente, sin contradicción de persona alguna, y tanto cuanto puede y de derecho debe y lo pidió por testimonio, de esto, el presente escribano, doy fe que Su Merced tomó la dicha posesión quieta y pacíficamente, sin contradicción de persona alguna, y tanto cuanto puede y de derecho debe, y lo pidió por testimonio, e yo, el presente escribano, doy fe que Su Merced tomó la dicha posesión quieta y pacíficamente, y doy fe de todo lo demás susodicho. *Testigos*, Diego de Espinosa, Francisco Pérez de Esquivel, Francisco de Medina, Alonso de Madrigal (el mozo), y Alonso de Benavente, y otra mucha gente que ende estaba, y Su Merced lo firmó de su nombre (fdo) Don Antonio de Toledo. Fui presente García Martín de Peñalosa, escribano”.

Acta de fundación de Nuestra Señora de la Palma

Ref.: BHA Nos. 684-685-686, pp. 682-683, octubre, noviembre, diciembre de 1971

Fundada la villa, Toledo determinó ir a Santa Fe²⁷³ para dar cuenta del hecho al presidente y oidores de la Audiencia. Contra lo que esperaba, un juez ordenó su detención a petición del fiscal, bajo la acusación “*de haber entrado en aquella Provincia dando guerra a los indios, matando algunos y talándoles las comidas, y haber poblado una villa, todo sin orden de la Real Audiencia*”, según cuenta Pedro Simón en el capítulo XXV de su Séptima Noticia Historial. Durante la estancia de Toledo en prisión se produjeron enfrentamientos entre españoles y nativos que llevaron a la despoblación de la villa. El pleito que enfrentó Toledo terminó con su libertad, gracias a que contrajo matrimonio con una cuñada del oidor Diego de Villafañe, aunque recibió como pena la reedificación, a su costa, de la misma villa, llevando tanta gente como lo había hecho la primera vez y la adicional que fuese menester, y que cumplido este trámite saliese inmediatamente hacia Mariquita, dejando la población a cargo de Gutierre de Ovalle, uno de los delegados enviados por la Audiencia para verificar el cumplimiento de la pena. Toledo refundó la población en el mismo sitio, el 13 de noviembre de 1562.

Buscando tanto retirar la nueva villa de la jurisdicción de Mariquita, como mejorarla en temple, Ovalle la reinstaló y pobló en un nuevo lugar en junio de 1563 (unos dicen que el día 7 y otros el 16), con el nombre de Nuestra Señora de la Palma de Ronda, nombre este último que añadió por haber nacido él en esa población andaluza, y que al poco tiempo perdería. En respuesta a un cuestionario enviado por el Consejo de Indias en 1577 y respondido en 1581, Ovalle dice que “*La ciudad de La Palma en este Nuevo Reino de Granada, es pueblo de españoles y está fundada en la gobernación de La Trinidad, en una provincia de indios, que los cristianos llamamos colimas, ...*” (BHA No. 146, página 94, abril de 1920), lo que confirma que había logrado separarla de la jurisdicción de Mariquita.

Lope de Orozco, quien ocupaba el cargo de corregidor de Trinidad, fue transferido por la Real Audiencia a La Palma el 17 de julio de 1563 según Flórez de Ocariz, sitio en el que permaneció seis meses y donde “*dolido por las casi*

²⁷³ No hay referencias sobre el camino que tomó Toledo para dirigirse de La Palma a Santa Fe en 1561. Es posible que lo haya hecho retornando hasta el río Magdalena y subiendo luego por el camino de Honda, pues Aguado cuenta, refiriéndose a un viaje que hizo Lope de Orozco unos meses después desde La Palma hasta la capital, que este fue “*por la vía de Mariquita*” (FRAY PEDRO DE AGUADO, “*Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*”, Tomo II, página 433, Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, Madrid, 1917). Tampoco mencionan los cronistas el camino por el que regresó después Toledo a La Palma desde Santa Fe cuando fue obligado a refundarla

*inaccesibles vías de comunicación de La Palma, se empeñó por dos meses en descubrir un camino directo al Magdalena, pero fracasó*²⁷⁴. Esta afirmación, hecha por Fray Gregorio Arcila, amerita un comentario. Orozco ya había estado en La Palma meses antes, procedente de Muzo, y desde allí se dirigió a Santa Fe *por la vía de Mariquita* según menciona Aguado. Esto indica, sin duda, que ya conocía un camino directo desde La Palma hasta el Magdalena. Por lo tanto, se puede suponer que lo que intentó descubrir fue un camino directo al nuevo embarcadero que había establecido Olalla en la década anterior en o cerca de la desembocadura del río Negro. No se podría decir, entonces, que fracasó, si le creemos a Fray Pedro Aguado, quien dice que Orozco *“vino a dar al pueblo del río Negro, caminando algunas leguas de montaña despoblada y sin camino que los guiase más de la corriente del agua”* (ref. 252, página 679). Lo que es cierto, es que Orozco solo duró en el cargo seis meses y no tuvo tiempo de acometer la apertura formal de una trocha. El mismo Arcila dice que *“en estas llega al Nuevo Reino el presidente Venero de Leiva, quien nombrando corregidor de La Palma a Cepeda de Ayala y luego juntamente de Muzo (en 1564), le encargó la apertura del camino al Río Grande, lo cual tomó él con mucho empeño, partiendo de la loma de La Tormenta, desde donde se ve la caudalosa arteria nacional, pero una serie de sucesos adversos, entre ellos la resistencia de los indios de Notepí y Nicipá, lo hicieron desistir”*.

El autor no ha tenido a su alcance ningún documento que demuestre alguna actividad en favor de este camino durante el segundo lustro de la década de los sesenta, pero sin duda algo se debió hacer, por cuanto en un informe firmado por tres oficiales reales de Santa Fe en junio de 1572 dice: *“Pero en cuanto a lo de los caminos por donde se tratan y contratan mercaderías, lo que de presente ocurre y se puede decir es que desde el puerto del Río Negro, que ya está dicho que es en el Río Grande de la Madalena (sic), que es el puerto donde se desembarcan las mercaderías que vienen de Cartagena y Santa Marta hasta esta ciudad de Santa Fe, habrá al pie de cuarenta leguas, y las veinte y cinco y más de trabajoso camino. Hanse gastado en él algunos pesos de oro en aderezarlo, a costa de las mercaderías que por él se traen y entran; digo en aderezarlo y descubrirlo. Es camino que cada día ha menester reparos, porque las aguas y continuación de recuas lo arruinan, y con echar alguna sisa e impusición (sic), por pequeña que fuese, en las mercaderías que por él*

²⁷⁴ GREGORIO ARCILA ROBLEDO, *“Fray Juan Martín: franciscano colombiano”*, página 10, Tipografía Voto Nacional, Bogotá, 1934

*viniesen, era remedio bastante para su perpetuo reparo. Entran por él toda la mayor parte de mercaderías que entran en este Reino, aunque también hay otros puertos por donde entran en este Reino, como es el de Carare, por la vía de Vélez, y el de la Ciénaga del Bachiller para Pamplona, y en Nare para Los Remedios, y el del Puerto Viejo para Victoria, y Honda para Mariquita, y casi cada pueblo tiene su puerto y entrada diferente en el mismo Río Grande de la Magdalena que está dicho*²⁷⁵.

En la Real Instrucción expedida el 16 de diciembre de 1572 en Madrid a Francisco Briceño²⁷⁶, escogido como gobernador y capitán general de las provincias del Nuevo Reino de Granada y presidente de la Real Audiencia en sustitución de Venero de Leiva, dice lo siguiente:

“Y llegado al dicho Nuevo Reino daréis orden cómo se acabe de abrir el camino que ha de ir por la villa de la Palma al dicho desembarcadero y siendo necesario para su efecto tomaréis asiento con personas que se obliguen por el tiempo o años que os pareciere convenir que sustentarán el camino y llevarán la ropa por un precio justo y moderado cada arroba y que tendrán siempre recuas bastantes para ello y trataréis de todo lo demás que os pareciere que convenga y de todo lo que sobre ello hiciéredes (sic) nos avisaréis en el mío Consejo de las Indias, y así mismo nos daréis aviso si convenga que hagamos más a la dicha villa de la Palma para propios de ella de la alcaldía del dicho desembarcadero porque los vecinos tengan seguro el camino que pasa por sus términos, o si de ello se podía seguir algún inconveniente, o en qué otra cosa se le podría hacer más para el dicho efecto, poniendo en todo la diligencia y cuidado que de vos se confía”.

Esta parte de la instrucción indica que el rey tenía conocimiento de que se estaba abriendo un camino que, partiendo de un embarcadero de ubicación no mencionada, había de *“ir por la villa de La Palma”*. Es de suponer que se refería al antes citado embarcadero nuevo en la desembocadura del río Negro, teniendo en cuenta que el deseo prioritario de Su Majestad Felipe II era evitar que los nativos fuesen consumidos por enfermedades y trabajos derivados de bogar las canoas por distancias excesivas.

²⁷⁵ Ibidem 196

²⁷⁶ *“Instrucción para el Presidente de la Audiencia”*, Biblioteca Digital Hispánica, *“Bulas y cédulas para el gobierno de las Indias dirigidas a la Audiencia de Nueva Granada (Manuscrito)”*, folios 275 a 285

El 28 de marzo de 1579 el presidente de la Real Audiencia Lope Díez de Aux y Armendáriz, quien ocupó el cargo tras la muerte de Briceño, envió a la Católica Real Majestad un informe en el que se atribuyó la orden de abrir el camino por La Palma, lo que, sin duda, crea incertidumbre sobre la fecha real de apertura del mismo: *“Es indispensable para el comercio del interior la navegación del Magdalena. Legua y media más abajo del pueblo de Rionegro se hizo otro puerto que se llamó de la Angostura, con pretexto de acortar el camino de tierra y aliviar a los indios del río. Esto fue contraproducente, porque se agregó otra servidumbre a los del interior; los vecinos de Mariquita han echado sus indios a navegar hasta la Angostura, y como son noveles en el oficio, pasan grandes sufrimientos. De esto han hecho monopolio, cobrando altos fletes, lo que ha encarecido la mercancía. Los vecinos piden que se vuelva a habilitar el puerto de Rionegro. El presidente ha mandado abrir el camino de la Palma a ver si se suprimen dos jornadas de navegación. Si no tuviere éxito, volverá a Rionegro. El camino es costoso, y lo está haciendo con derrama que se ha hecho a los mercaderes como más interesados. Convendría que Su Majestad cediera siquiera por diez años los derechos de los puertos de los ríos para mantener los caminos. Se traería mucha más mercancía, con lo que se acrecentaría la hacienda de Su Majestad”*²⁷⁷.

Ybot León²⁷⁸ dice que en una carta que envió al Rey de España el 12 de marzo de 1580, Juan Bautista Monzón, visitador del Nuevo Reino, *“manifiesta que los vecinos de la ciudad de Nuestra Señora de La Palma habían descubierto un nuevo puerto, a lo que parece en el río Negro”*, el cual tenía la ventaja de *“que una vez en él las mercancías y los pasajeros llegados por vía fluvial podían llegar por tierra hasta Santa Fe, sin las incomodidades del camino Honda-Santa Fe y sobre todo sin que los remeros tuviesen que continuar su boga”*. Añade Ybot que *“en la fecha que Monzón escribía ya se utilizaba dicho camino La Palma- Santa Fe y por las recuas de transporte”* y que el puerto de La Palma le era más beneficioso a los remeros, porque la corriente del río Negro era menor y *“les evitaba el último trayecto de boga por el Magdalena, cuando ya llevaban muchos días de trabajo”*. Ybot manifiesta haber encontrado este documento

²⁷⁷ ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA, *“Real Audiencia (Continuación)”*, BHA No. 179, pp. 649-650, Bogotá, septiembre de 1926

²⁷⁸ ANTONIO YBOT LEÓN, *“La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada, Cartagena-Santa Fe, 1538-1798: Los trabajadores del Río Magdalena y el Canal del Dique, según documentos del Archivo General de Indias de Sevilla”*, página 83, Editorial ABC, Bogotá, 1952

en el legajo 56 sobre cartas y expedientes de los jueces de comisión del distrito de la Audiencia de Santa Fe (años 1546-1631), del Archivo General de Indias.

Friede²⁷⁹ reproduce una carta dirigida al Rey por Juan Suárez de Cepeda, gobernador en ese momento de Trinidad y La Palma, suscrita en esta última población y fechada el 11 de diciembre de 1580, que dice lo siguiente: *“Los vecinos de esta ciudad de Nuestra Señora de La Palma descubrieron el camino del Puerto Nuevo que sale del Río Grande de la Magdalena, el cual está muy cómodo y los indios de él vienen bogando las canoas de buena voluntad, por haberse criado desde niños en este trabajo. Y el camino es de once y doce días y la paga que se les hace es a su contento. Y de este puerto se han comenzado a traer las mercaderías por tierra, para el sustento y provisión de este nuevo reino y han entrado y salido recuas cargadas por el camino que es bueno y breve, y con esto se ahorra que no boguen canoas de Honda por no haber indios que lo hagan, y si se hubiese de hacer con negros podrían causar muchos inconvenientes”*.

“Suplico a Vuestra Majestad humildemente sea servido de hacer merced a esta ciudad del arrendamiento de este puerto por tres o cuatro años o el tiempo que Vuestra Majestad fuere servido, para ayuda y reparo de los caminos y para hacer puentes que, por estar muy pobres y gastados, los vecinos ... no los pueden sustentar. Y demás de esto se seguirá que los indios naturales de estas provincias estarán en su casa y asientos seguros que por tenerlos cerca del puerto, y no podrían desasosegárselos y tomarles lo que tuviesen y llevarlos a otras partes contra su voluntad, sin poderlo remediar”.

Esta carta no es clara en la descripción del camino, y hasta pareciera dar a entender que existía un servicio de lanzadera mediante canoas que navegaban por el río Negro a partir del puerto nuevo, no se sabe hasta qué lugar, pues el río Negro no pasa por La Palma.

Una relación geográfica escrita en 1581 por Gutierre de Ovalle²⁸⁰ atendiendo instrucciones del gobernador Suárez de Cepeda, dice en su capítulo 7: *“hay de*

²⁷⁹ JUAN FRIEDE, *“Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada: Desde la instalación de Volumen 95, Bogotá, 1976*

²⁸⁰ GUTIERRE DE OVALLE, *“Relación hecha á Su Majestad en primero día del mes de Octubre de mill y quinientos y ochenta y un años siguiendo el horden capitular de una Instrucción rreal de molde que el muy ylustre y muy virtuoso cavallero Juan Suárez de Cepeda gobernador y capitán general por Su Majestad de la ciudad de la*

esta ciudad (La Palma) a la de Santa Fe donde reside la Audiencia Real deste Reino según lo que comúnmente se platica y trata, veintidós o veintitrés leguas y a la de la Trinidad donde reside el gobernador de esta gobernación así mesmo por común opinión quince leguas, a la ciudad de Santa Fee tiene esta de La Palma a la parte del sur, y la de la Trinidad a la oriental como queda significado". Y en el capítulo 8 dice: "dista esta ciudad de La Palma de la de Mariquita por la parte occidental con la cual, como se dijo, parte sus términos, quince leguas; estas leguas y las dichas en el capítulo de arriba son tasadas o imaginadas y no medidas, según lo que se han tardado en andar las jornadas dellas conforme a la estimativa de aquellos que primero las anduvieron y pusieron nombre, cuéntanse y son tenidas por largas; los caminos por donde se tratan y siguen son muy ásperos y se pasan muy grandes altibajos y laderas hechos todos a fuerza de brazos y palas de azadones, son muy torcidos y de largas vueltas harto trabajosos. El que se lleva a la ciudad de Santa Fe, cabeza deste Reino tiene de esta maleza doce leguas, después dellas todo es llano y tierra muy apacible fría por poblaciones de indios llamados muscas, de la jurisdicción de aquella ciudad, formados y ordenados en una manera política y permanente. Para ir a la ciudad de Mariquita desta de La Palma hay de la misma aspereza y dobladuras dichas, doce leguas, las cuales ataja el río grande de la Magdalena; pasado este, lo que queda es llano y abonado hasta llegar al pueblo".

El capítulo 20 de esta relación dice que *"en sus términos no alcanza esta ciudad (La Palma) río de quien por su caudal y abundancia o cosas peregrinas y notables que críen sus aguas o haya en sus riberas se deba hacer caso dél, haciéndose aquí la salva al famoso río de la Magdalena nombrado en muchas partes del orbe así por su largo curso y hermosa extensión, como por los monstruosos lagartos caimanes que procrea. En la ribera deste caudalísimo río tiene esta ciudad poblado un puerto donde se desembarcan y recetan²⁸¹ las gentes y mercaderías que suben a este Reino para su sustento, venida de los*

Trinidad y desta de la Palma y sus provincias enbió á las justicias hordinarias della para que la hiziesen de la qual es autor Don Gutierre de Ovalle vezino e uno de los alcaldes della en el dicho año hallándose presentes con el aserla serevir y hordenar Francisco Ortiz asimesmo alcalde contemporáneo y social suyo y Francisco Hernández Floriano Miguel de Castilblanco rregidores Juan Mexía Juan Pastor Hernández vezinos conquistadores y pobladores desta dicha ciudad y su provincia. Va escripta en diez y seis hojas", Relaciones Geográficas de Indias. La Hispano-América del Siglo XVI. Colombia-Venezuela-Puerto Rico-República Argentina, pp. 103-130, Colección y publicación hecha por Germán Latorre, Tipografía Zarzuela, Sevilla, 1919

²⁸¹ receta = relación de partidas que se pasa de una contaduría a otra, para que por ella se pueda tomar la cuenta al asentista o arrendador. Ref.: REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, "Diccionario de la lengua española"

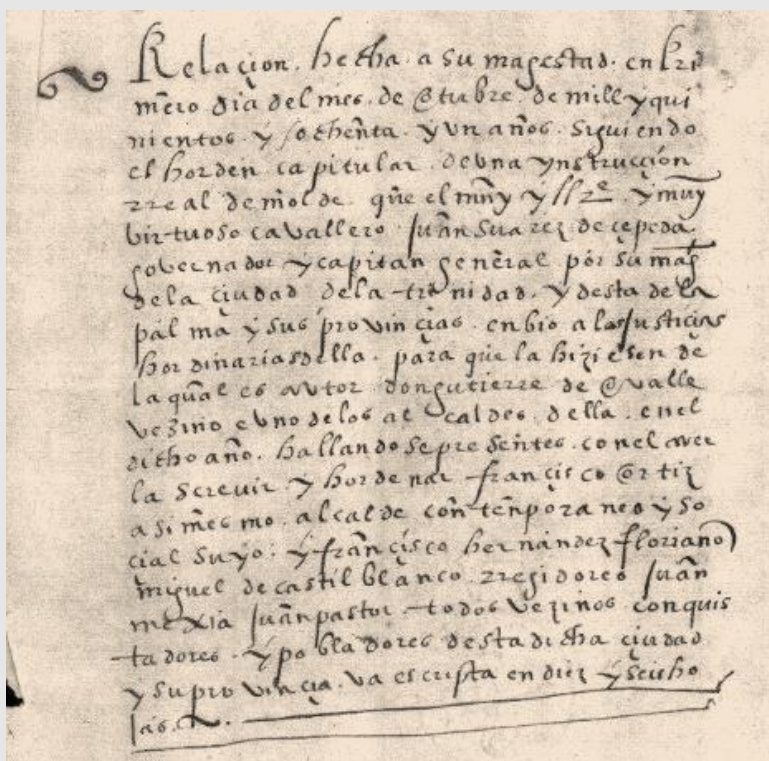
de España a las costas de Cartagena y Santa Marta, el cual el Audiencia Real provee de alcaide por arrendamiento de los derechos reales. Tiene este puerto esta ciudad distante por la banda del norte cerca de treinta leguas y alcanza el río por lo más cercano y conjunto a ella que es mirando al occidente en los términos de Mariquita a doce leguas. Otros ríos hay en los términos deste pueblo, pero pequeños, los cuales hasta ahora son de ningunos intereses ni aprovechamientos, ni se ven en ellos cosas que prometan mayores esperanzas por llevar como llevan sus carreras muy metidas en barrancas”.



Este plano, publicado por el Archivo General de Indias en dos partes separadas que dan lugar a un pequeño traslape al unir las respuestas brindadas por Ovalle en su relación de 1581. Su autor se desconoce. En la parte superior izquierda está la palabra “norte”, que indica dicho punto cardinal y, por lo tanto, establece la orientación del plano. La población está en la parte alta (nororiental), formada por cinco cuadrados de largo y otros tantos de ancho, cuyo centro está ocupado por la plaza principal, donde se lee “la ciudad de la Palma”. En el extremo inferior derecho de la población (sur) se encuentra el convento de San Francisco, fundado en 1567 según Pedro Simón. A izquierda, en la mitad, está el título: “la ciudad de la Palma, provincia de los Colimas del nuevo Reino de Granada Adviértese que cada una quadra deste dibujo son quatro solares”. En efecto, cada cuadrado está dividido en cuatro partes llevando dibujadas cuatro casas, sin más denominación que la referente a la “yglesia matriz” en un extremo de la plaza.

El plano muestra un gran número de montañas que rodean al pueblo, el arbolado y algunos accidentes geográficos, como una laguna al nororiente, “laguna junto al pueblo”, y una quebrada, “quebrada de la sal”, al suroccidente. Los caminos están marcados con prolijidad. Por el lado de la laguna comienza uno que dice “camino para el puerto del río grande y para la Trinidad”. Hacia el suroeste se dirige el “camino para la ciudad de Mariquita por los panches”, y de él se desprende, hacia el sur, el “camino para Santa fé por los panches”. También, en la parte superior del plano y en dirección sureste, parte un “camino que va de la ciudad de la Palma á la de Santa Fé por pacho tierra de moscas”. El plano no menciona un camino a puerto alguno ubicado en el río Negro

Ref.: AGI, “Plano de la ciudad de La Palma”, Signatura: MP-PANAMA,6



Ref.: AGI, “Territorio de la ciudad de la Palma de los Colimas”, Signatura: PATRONATO,294,N.7

Tomando como referencia las descripciones de Ybot, otra historiadora ibérica, María Ángeles Eugenio²⁸², narra lo siguiente, apreciándose en su relato que ella supone, equivocadamente, que el río Negro pasa por La Palma:

“Más adelante, en 1580, aunque el puerto principal por el que entraban pasajeros y mercancía seguía siendo el de Honda, se utilizaba también otro nuevo, ubicado en el mismo río Negro y descubierto por los vecinos de Nuestra Señora de la Palma, por donde pasaba dicho río. Desde él se podía ir con más comodidad hasta Santa Fe que por la vía de Honda, aunque su objetivo principal sería el de buscar mejor contacto con la provincia de Tunja”.

“Se lograba, además, liberar a los remeros del máximo esfuerzo que tenían que desarrollar en el último trayecto de la boga por el Magdalena, ya que después de pasar Nare se entraba en el río Negro, de mucha menor corriente, llegándose a través de él a la citada villa de La Palma y de aquí a la capital del Nuevo Reino”.

En el siglo XVII este camino ya no se vuelve a mencionar porque fue sumido en el abandono cuando el puerto de Carare, pero sobre todo el de Honda, monopolizaron el movimiento fluvial de pasajeros y mercaderías durante el periodo colonial. Sin duda, la longitud del camino, las características del terreno que atravesaba y la ubicación de La Palma no contribuyeron a su prosperidad. Felipe Pérez escribió lo siguiente sobre la villa en su geografía de 1863 (ref. 440, página 202): *“Su situación en medio de cerros escabrosos, con malísimos caminos i fuera de las rutas comerciales no le permite prosperar”*. Germán Latorre, citado en la referencia 280, escribió que *“es verdad que su situación geográfica encerrada en las montañas de la orilla derecha del Magdalena y distante de esta arteria fluvial, con escasas y difíciles comunicaciones, no le han permitido nunca competir con las otras ciudades más pobladas y ricas de Cundinamarca”*. De todas maneras, no se puede negar que así haya sido efímera, hay documentos escritos y gráficos de época que dan cuenta de la existencia de un camino por La Palma —aunque posiblemente su embarcadero fue el que debió construir Olalla en el Magdalena en o cerca de la desembocadura del Negro—, al tiempo que no parece haberlos sobre esa vía expresa que supuestamente transcurría por la cuenca del río Negro hasta Villeta, esbozada en sus escritos por Otero D’Costa.

²⁸² Ibidem 95

La figura 41, copia de la región noroccidental de Cundinamarca, tomada de un mapa publicado por su gobernación en 1994, permite apreciar las posiciones relativas de los ríos Negro y Magdalena, así como de las poblaciones de La Palma, Honda, Guaduas y Villeta. También se ve en la parte inferior el puerto de Cambao, de importancia en el relato del numeral 10.4 del capítulo décimo.



Figura 41 - Región noroccidental de Cundinamarca

7.4 El camino de Honda

Si la información sobre los caminos del río Negro y La Palma brilla por su parvedad, la relacionada con el de Honda lo hace con profusión. Este camino fue el que, con el paso de los años coloniales, se consolidó como vía de comunicación preferente entre Santa Fe y el Magdalena y, a lo largo del río, con Cartagena y el Viejo Mundo. Fue para el Nuevo Reino de Granada, como dice Velandia²⁸³, *“el camino de la colonización, de la evangelización, de los encomenderos, de los oidores y presidentes, de los virreyes, de los ejércitos españoles que vinieron a afianzar el gobierno de la Corona, de los obispos y arzobispos, de los letrados, artistas, artesanos, etc., etc., etc.”*. Y es que el camino no solo le era útil a Santa Fe. Estratégicamente, también presentaba ventajas para los comerciantes que viajaban desde y hacia Quito, Pasto y Popayán.

El sitio de Honda fue visto por primera vez por ojos españoles en 1539, cuando los tres conquistadores y sus comitivas, navegando río abajo desde Guataquí rumbo a Europa, atravesaron el *raudal grande* del que hablan Lebrija y San Martín en el informe que suscribieron en Cartagena en julio de ese año. Es lícito suponer, por lo tanto, que quienes por allí bajaron pensaran que subir por el río desde la costa hasta ese punto, para acceder desde allí a la capital del Nuevo Reino, podría hacer menos penoso el viaje que por el difícil camino del Opón, único conocido hasta ese momento.

En octubre de 1549, Francisco Núñez Pedroso recibió del gobernador Díez de Armendáriz el encargo de fundar una ciudad en la banda izquierda del río Grande, en inmediaciones de las minas que había descubierto en 1543 el capitán Venegas en el área de Venadillo y Sabandija. Por razones diversas de servicio, Núñez tardó más de un año en atender la orden, por lo que fue necesario reconfirmarla con los dos primeros oidores, por cuanto la instalación de la Real Audiencia en abril de 1550 había determinado la expiración del gobierno de Armendáriz. La Audiencia otorgó la confirmación mediante una provisión librada el 15 de febrero de 1551.

Tras alcanzar el sitio y realizar un prolijo reconocimiento del terreno, Núñez eligió un lugar alto en el que fundó un poblado el 28 de agosto de 1551 con la

²⁸³ Ibidem 92

debida ceremonia y bajo la advocación de San Sebastián. Como quiera que estas tierras eran habitadas por los indios mariquitanes, la población fue recibiendo, con el transcurso de los días, el nombre de San Sebastián de Mariquita que, después, *“se vino a simplificar en el seco nombre de Mariquita”*²⁸⁴. Debido a que el sitio elegido por Núñez no presentaba la comodidad suficiente para atender las necesidades logísticas de la población, ésta se trasladó dos años después un poco más abajo, a orillas del río Gualí, *“de frías y cristalinas aguas, al principio de una llanura que forma un plano ligeramente inclinado hacia el río grande de la Magdalena”*²⁸⁵, el cual distaba unas tres leguas del poblado.

Un año después de la travesía fluvial de los tres grandes conquistadores, el lugar de Honda fue recorrido por un contingente despachado desde la capital y encabezado por Baltasar Maldonado. Al respecto, dice Aguado²⁸⁶ que *“desde la ciudad de Santafé se parecían unas sierras nevadas casi a la parte del occidente, que hoy llaman las de Cartago, que estarán apartadas de esta ciudad sesenta y tres leguas (por el camino real que hay ahora que andar, y por donde la historia dice que Maldonado fue hay pocas menos de ciento), las cuales muchas veces en este nuestro tiempo se ven cuando el elemento del aire no está turbio con los vapores y nubes que de la tierra se levantan; y como en las Indias, en este tiempo se tuviese por común opinión que toda región donde la nieve hacía asiento era rica y próspera y muy poblada, fue promovido Hernán Pérez de Quesada a que se fuesen a descubrir estas sierras nevadas, y si la región fuese tal como deseaban, poblase la gente en ella y así se remediarían los que no tuviesen sustento particular; y para este efecto nombró por capitán al capitán Baltasar Maldonado. (...) Pasaron los españoles el río Grande, de la otra banda, por junto a un pueblo llamado Honda, donde ni en el pasar del río ni en el entrar en el pueblo tuvieron ninguna resistencia de indios, donde fue necesario para guías y claridad de la tierra de adelante haber y tomar algunos indios”*.

En otras palabras, ya en 1540 era sabido que en aquella desembocadura existía un asentamiento indígena que, tras la fundación de Mariquita y la consolidación del dominio español, se convirtió en un puerto determinante

²⁸⁴ ENRIQUE OTERO D’COSTA, *“Orígenes de la villa de Honda”*, Boletín oficial de Honda, Año I, Número 7, Honda, septiembre de 1942

²⁸⁵ Ibidem 26

²⁸⁶ Ibidem 21, pp. 235-236

para la subsistencia del Nuevo Reino durante todo el período colonial. Su importancia fue descrita por Pedro Simón a comienzos del siglo XVII²⁸⁷: *“Corre por los términos de esta ciudad (Mariquita), al este, el río Grande de la Magdalena, de Sur a Norte, más de veinte leguas, y en la mitad de ellas está el puerto de Honda, dicho así por los indios que habitaban aquella tierra, a donde hoy llega toda la descarga que sube de las mercaderías de Castilla para todo este Reyno, Gobernación de Popayán y Provincias de Quito, desde donde se llevan por tierra; y aquí también se embarcan todas las cargazonas y mercaderías que van a la ciudad de Cartagena y otras costas del mar del Norte de todas estas partes dichas. Hay bodegas y casas de viviendas en ambas partes del río para el despacho de canoas que suben y bajan y un juez puesto por el Presidente (de la Real Audiencia) que tiene a su cargo el despacharlas”*.

Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer, quienes formaron parte del contingente de Federmann que entró al Nuevo Reino en 1539 desde la provincia de Venezuela, decidieron permanecer en él tras el viaje de su líder a Europa junto con Quesada y Belalcázar. Al poco tiempo, fueron favorecidos en el reparto de encomiendas, el primero en Facatativá, Máxima y Sasaima; y el segundo en Bojacá, Cabiasuca, Chuisaque y Sasaima²⁸⁸. Olalla tenía 150 indígenas a cargo y Alcocer 250²⁸⁹. El vínculo que formaron durante la expedición de Federmann, el hecho de que ambos poseyeran encomiendas al occidente de Santa Fe y, posiblemente, la amistad, los llevaron a constituir una sociedad, no se sabe si formal o de hecho, para abrir un camino que, seguramente ajustándose al rastro de las sendas prehispánicas existentes²⁹⁰,

²⁸⁷ FR. PEDRO SIMÓN, *“Noticias historiales de las conquistas de tierra firme en las Indias Occidentales”*, Volumen 3, Sexta noticia historial, Capítulo XLII, página 130 Casa editorial de Medardo Rivas, Bogotá, 1892

²⁸⁸ Ibidem 83, Appendix D

²⁸⁹ Ibidem 190

²⁹⁰ Si bien no todos los autores coinciden en la idea de que los caminos empleados durante el inicio de la dominación española eran las mismas sendas trajinadas por las sociedades prehispánicas, quien esto escribe considera que ello fue así. Los cronistas de época relatan que una vez asentados en algún lugar, la prioridad de los conquistadores era buscar afanosamente los asentamientos indígenas buscando en ellos no solo alimentos y vestuario sino, sobre todo, sus minerales valiosos. Era obvio que para llegar a esos asentamientos tuvieron que seguir el rastro de sus huellas sobre el paisaje americano. La excepción, en lo que corresponde a este relato, fue el camino de Opón, cuya apertura, obligada por las circunstancias, produjo tanto sufrimiento en el contingente de Jiménez de Quesada y en algunos posteriores. Pero una vez llegados a lo alto de la sierra, es indudable que el recorrido de los invasores hasta el valle de los Alcázares se hizo por sendas aborígenes. Lo mismo harían luego, cuando una vez asentados, se dedicaron a explorar y descubrir, generalmente con el apoyo de guías indígenas, el resto del futuro Nuevo Reino en las cuatro direcciones. De esta manera se encontró, por ejemplo, el sitio de Guataquí a orillas de río Grande, desde el que Quesada emprendió el regreso a España en 1539.

beneficiara las tierras de algunas de sus haciendas, logrando así provecho para la circulación de sus productos agrícolas y pecuarios tanto hacia la sabana como hacia el río Magdalena, donde, además, adquirieron luego los derechos sobre los embarcaderos que se instalaron en sus riberas y sobre el transporte en un largo trayecto del río.

Dice Otero D'Costa, a quien todos parecemos también condenados a acudir cuando queremos referirnos a los orígenes de este camino, que la citada compañía suscribió un contrato con la Real Audiencia en 1553²⁹¹, de acuerdo con el cual, a cambio de construir a su costa un camino de herradura que partiendo de Honda viniera a buscar a Santa Fe, los contratistas cobrarían un derecho de peaje sobre cada carga que transitara por aquella vía, *“para resarcirse de los gastos”*²⁹². Este camino vendría a superar los impedimentos de uso del camino del Carare, derivados de la Real Cédula de junio de 1549 por la cual se prohibió utilizar indios en función de acémilas.

Si bien acceder en bongos y canoas hasta Honda implicaba, respecto de hacerlo solo hasta el Carare, un mayor desgaste físico de los aborígenes a los que se obligaba a ejercer la boga, el 11 de agosto de 1552, el aún príncipe Felipe había expedido una Cédula en la que señaló que, habida cuenta del rigor del trabajo indígena en el servicio de la boga y considerando que a los indios de las costas de Cartagena y Santa Marta que tenían sus canoas, los encomenderos los obligaban a remontar las mercancías hasta el Nuevo Reino, dándoles mucho trabajo y poco de comer, de donde resultaba que la mayor parte volvían enfermos a morir en sus casas, *“sería gran bien para los dichos*

Solo cuando los españoles se formaron una buena idea del entorno de las tierras descubiertas y las fueron poblando para consolidar su dominio, los geógrafos que, al igual que los curas, eran infaltables en esas expediciones, pudieron trazar nuevos caminos que se adecuaban a la satisfacción de sus intereses, así como para garantizar su permanencia y su movilidad interna y consolidar las comunicaciones y el comercio con la Corona española. Un primer ejemplo, es el camino que Alonso de Lugo ordenó explorar por la ruta del Carare. Dice Patiño en su *“Historia de la cultura material en la América equinoccial”, Tomo III, 1991*, que la llegada de caballos, mulas y bueyes creó la necesidad de adaptar las vías para su movilización, de manera que fueran *“más anchas y menos accidentadas que las necesarias para mantener las comunicaciones de gente de a pie”* y, debido a ello, las primitivas herramientas aborígenes tuvieron que dar paso a las especializadas traídas del Viejo Mundo (hachas, machetes, azadones, sierras, picos, palas, martillos, barras, etc.), con el fin realizar el trabajo de los caminos de forma más eficiente y rápida.

²⁹¹ Prácticamente todos los relatos sobre el camino de Honda mencionan este contrato y señalan como fuente de información a Otero D'Costa (ref. 284), quien, al parecer, no publicó un facsímil del mismo, ni lo transcribió, ni mencionó el archivo donde se encuentra. Por lo tanto, el autor del presente documento sigue la corriente, pero deja constancia de que lo hace con beneficio de inventario

²⁹² Ibidem 284

indios mandar que ninguna canoa subiese con mercaderías por él (río Magdalena)” o, al menos y como solución temporal, que el servicio se prestase no por obligación sino por iniciativa y en provecho propios; es decir “que este servicio personal de indios que andan en las Canoas en provecho de los encomenderos se quite y se tase en los frutos de la tierra, lo que en lugar dello (sic) buenamente puedan pagar”. Además, ordenó que quienes transportasen mercancías debían mandar “hacer para el efecto barcas grandes”. Huelga decir que muchos encomenderos y mercaderes, que derivaban del transporte por el río buena parte de sus ganancias, solían pasarse por el forro las recomendaciones de esta bien intencionada Cédula²⁹³.

En aras de la precisión, se aclara que así este camino se haya conocido inveteradamente como *“camino de Honda”*, su punto de partida no estaba ubicado en Honda, sino enfrente de ella, en la margen derecha del Magdalena.

Los trabajos en el camino y sus anexidades debían andar bien al inicio, por cuanto en 1555 la Real Audiencia de Santa Fe emitió dos Acuerdos. El primero, del 17 de agosto, dictaminó que *“la orden está dada para que con recuas se camine y suban y entren en este Reino por el embarcadero nuevo que está hecho en el río grande de la Magdalena, a do dicen el embarcadero del puerto de Montañón, e por esta vía se escusa (sic) el cargarse los indios por el puerto del embarcadero de Vélez, e las muertes e malos tratamientos que de seguirse el camino de dicho embarcadero se han seguido hasta agora (sic)”*. Adicionalmente, dice que los oidores *“mandaron que se cierre el puerto y camino del arcabuco y embarcadero de Vélez, e que ninguna persona, de ningún estado y condición que sea, sea osado de entrar, ni subir en este Reino por el dicho camino”*.

Mediante el segundo Acuerdo, del 19 de noviembre, la Real Audiencia nombró a Alonso de Olalla como alcalde mayor del embarcadero nuevo en la provincia de San Sebastián de Mariquita, *“el cual es muy útil e provechoso para este Reino e naturales del (sic), a causa de hacerse como se hace, camino por donde anden recuas desde dicho embarcadero hasta todo este Reino”*.

²⁹³ DANIEL MIGUEL NIEVA-SANZ, *“De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611)”*, Anuario de Historia Regional y de las Fronteras, Volumen 28, No. 2, pp. 111-133, 2023

Otero D'Costa²⁹⁴ también menciona que *“esta empresa terrestre fue complementada en el año de 1557 con otra de carácter fluvial y en la cual entró como socio de dicha compañía el capitán Francisco Gómez de Feria”*. Esta compañía se obligaba, por medio del contrato suscrito al efecto, a construir un puerto intermedio de escala en Chucurí, cerca de Barrancabermeja, donde se haría el transbordo de pasajeros y mercancía en viaje por el río en los dos sentidos. Así mismo, debían poner en servicio barcos con capacidad mínima de cien botijas²⁹⁵ para el recorrido entre Chucurí, Vélez y Honda y viceversa (en la autorización que dio la Real Audiencia no se menciona Honda, sino el puerto o embarcadero de Mariquita). Según Otero D'Costa, el servicio se prestaría utilizando indígenas como fuerza motriz de los barcos, pero bajo determinadas y relativamente favorables condiciones de trabajo, que incluían alimentación, buen trato y paga justa; sin embargo, en la ordenanza del 5 de julio de 1558, por la cual la Real Audiencia concedió la merced de la navegación por un término de dos años, quedó claro que el compromiso de los contratistas era *“echar barcos para la navegación del Río grande con negros ... porque de esta manera cesaba la navegación de los dichos indios tan lejos de sus casas y natural (sic), y la mortalidad que a esta causa había habido”*. Otero no dice qué tipo de embarcaciones prestaron el servicio, mientras Gutiérrez²⁹⁶ afirmó que eran champanes, lo que resulta harto dudoso.

Sobre lo relatado hasta ahora, el cronista Flórez de Ocáriz dice en sus genealogías²⁹⁷ que Olalla *“descubrió a su costa el camino para el desembarcadero de río grande de la Madalena (sic) desde Santa fe a Onda (que es de treinta y dos leguas, y las veinte con cinco tierras fragosas) y se hizo traginable (sic) para recuas, siendo el primero que las tuvo, y carretas, escusando (sic) cargasen los indios a cuestras, como lo hacían. Entabló la*

²⁹⁴ Ibidem 284

²⁹⁵ Según René Johnston en *“Comercio en el mar del Sur: Ciertos aspectos prácticos del intercambio comercial marítimo, siglo XVIII”*, las botijas *“eran vasijas o contenedores cerámicos de gran tamaño y de forma elongada y sin asas. (...) Los navíos a veces transportaban vinos en pipas, y al arribar a su destino, el contenido de éstas era transferido a botijas vacías. (...) A la capacidad de las botijas de vino europeas se les refería en término de ‘arrobos’ y su capacidad variaba de 1,25 a 1,5 arrobas”*. En su artículo *“Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la carrera”*, Carmen Mena García llega a una conclusión similar en cuanto a la capacidad. Según su estudio, *“la botija característica para transportar vino tenía arroba y cuarto de volumen”*, en tanto que las más frecuentes para el transporte de vinagre eran las de arroba y media

²⁹⁶ IGNACIO GUTIÉRREZ PONCE, *“Las crónicas de mi hogar o apuntes para la historia de Santafé de Bogotá”*, Papel Periódico Ilustrado, Año II, Número 32, página 126, Bogotá, 31 de diciembre de 1882

²⁹⁷ JUAN FLÓREZ DE OCÁRIZ, *“Libro segundo de las genealogías del Nuevo Reyno de Granada”*, Árbol 27, pp. 363-364, Joseph Fernandez de Buendia, Impressor de la Real Capilla de Su Magestad, Madrid, año de 1676

navegación del mismo río con barcos (acompañado en lo uno y otro de Hernando de Alcocer) que los hicieron fabricar y traer de la costa del mar, que dista más de 150 leguas. Asentó los puertos y bodegas en Onda (sic) y puso su Alcayde (sic), gastando en lo referido veinte mil pesos y solamente se le pagaron tres mil". Aunque tardío, sí hubo reconocimiento a su labor. El mismo Flórez de Ocariz transcribió la Cédula Real correspondiente en la genealogía de Olalla (figura 42).

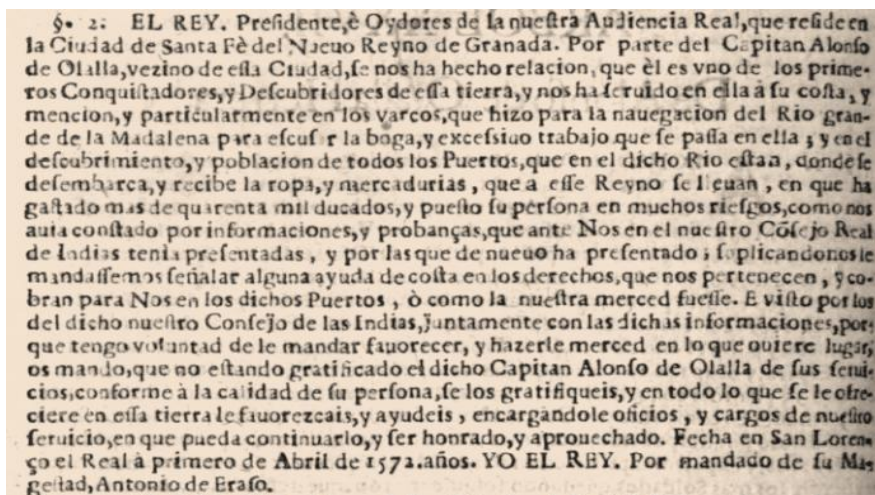


Figura 42 - Cédula Real de 1572 reconociendo los servicios del capitán Olalla

Una vez organizada la compañía fluvial, el tráfico desde la costa caribe hasta la capital del Nuevo Reino quedó organizado de la siguiente manera, según Otero D'Costa²⁹⁸:

1. La navegación entre la costa y un punto del río llamado Chucurí (ver figura 28), sería servida por personas asentadas en poblaciones de la costa atlántica: Santa Marta, Cartagena, Ciénaga, Tenerife y, especialmente, Mompós, que se constituiría en un puerto de relevo de boga
2. Servicio fluvial privilegiado para la compañía de Olalla en el trayecto entre Chucurí y Gallote en la margen derecha del río frente a Caracolí, sitio que después se llamaría Bodegas de Bogotá (ver figura 39), por cuanto la mayoría del tránsito de personas y mercancías servía los intereses de la capital

²⁹⁸ Ibidem 284

3. Servicio terrestre desde Gallote hasta Santa Fe, primero por un camino paralelo al río, apto para recuas y ruedas, el cual empalmaba, frente a Honda, con el de herradura construido por la compañía para enfrentar la cordillera

La ruta fluvial era, en esencia, la misma que se utilizaba antes de que el puerto de Honda entrara en competencia con el de Carare, punto a partir del cual se hacía el recorrido adicional subiendo Angostura y pasando las desembocaduras de los ríos Nare, la Miel y Negro hasta llegar a Honda (figura 43), en un viaje que tardaba de veinticinco a treinta días desde Mompós.

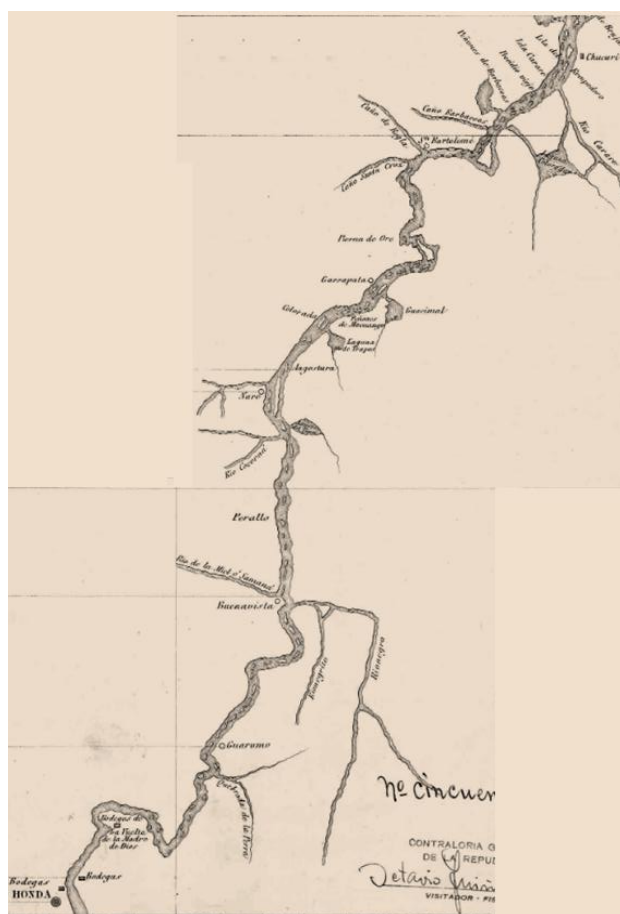


Figura 43 - El recorrido fluvial adicional entre la desembocadura del Carare y Honda²⁹⁹

Colmenares dice que los primeros barcos de la empresa de Olalla y Alcocer naufragaron, *“pero los socios hicieron construir otros cuatro que navegaban*

²⁹⁹ AGN, “Río Magdalena”, Mapoteca SMP.6, Signatura CO.AGN.SMP.6, REF.59

todavía en 1559 con una tripulación de esclavos negros. Los socios se vieron en dificultades financieras y la empresa debió liquidarse muy pronto". Ello ocurrió en 1560, según el mismo autor. De ser cierto, no hay información sobre cómo y quién siguió prestando el servicio de transporte fluvial tras esta quiebra, porque de alguna manera se debió seguir prestando.

La versión de Colmenares sobre las vicisitudes de esta empresa náutica difiere de la descrita por la Real Audiencia³⁰⁰. Según esta, el 8 de agosto de 1559 Olalla y Alcocer informaron que los barcos que construyeron no resultaron adecuados para la navegación por el río, por lo que *"los habían enviado a la costa con cantidad de su hacienda para comprar negros para la dicha navegación, donde los habían robado franceses, y habían hecho otros cuatro barcos y esquifallos (sic) de negros, y ello y en los demás aderezos y costas habían gastado más de treinta mil castellanos"*. Debido a ello y a la muerte o escape de hasta diez negros, la situación financiera de la empresa era desesperada, por lo que suplicaban de la Hacienda Real un préstamo de *"ocho mil pesos de buen oro por término de tres años"*. Para agravar la situación, el alcalde de Chucurí impedía el paso de la mercadería que venía en canoas desde la costa, por considerar que los empresarios *"no tenían más de tres barcos y muy pequeños y sin los negros que se requería para ello"*, incumpliendo así las condiciones del privilegio. La posición del alcalde fue apoyada por el licenciado Balverde (sic) procurador fiscal de la Audiencia.

Como la detención *sine die* de las mercancías acumuladas en el puerto de Chucurí producía irremediablemente su deterioro, con perjuicio tanto para mercaderes como para los habitantes de las villas de la costa (Mompós, Tenerife y Tamalameque) y las ciudades del interior, la Audiencia determinó el 22 de septiembre de ese año *"que atento que los susodichos (Olalla y Alcocer) no han cumplido lo que se ofrecieron, y consta no tener aparejo conveniente para la navegación de las personas y ropa que en este reino han de entrar, e (sic) los daños e inconvenientes que de ello se recrecen"*, en tanto la empresa obtenía los medios para operar debidamente conforme al contrato, *"permitían y permitieron que las personas y ropa que de la costa subiese (sic) a este reino, venga como mejor pudiese, de suerte que se cumpla y no se quebrante la cédula de S. M. en que prohíbe y manda que no voguen (sic) indios si no fuere*

³⁰⁰ *"Reales cédulas, ordenanzas y aranceles expedidos sobre la navegación y voga de los indios del Río grande de la Magdalena en los años 1552, 1558, 1559 y 1561"*, Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, Tomo XXIX, pp. 168-190, Segundo semestre de 1890

de su voluntad y pagados, y que no se eche tributo de voga (sic) para encomenderos”, a la vez que “mandaron que de la real caja de S. M. se les presten a los susodichos para el dicho efecto y no para otro alguno, cuatro mil pesos de buen oro por dos años”. La Real Audiencia no mencionó en este grupo de documentos cuál fue el porvenir de la empresa, pero no hay duda de que Otero D’Costa pifió en su artículo “Orígenes de la villa de Honda” (ref. 267) al afirmar que “los contratistas en cuestión cumplieron muy a cabalidad sus compromisos”.

De balsas y canoas se servían los aborígenes para navegar por los lagos y cursos de agua de sus territorios desde la época prehispánica; aquéllas, útiles sólo para la travesía y la bajada, las construían con guaduas o trozos de una madera ligera, denominada balso, ligados con bejucos o cuerdas de fique. Las canoas, por su parte, eran embarcaciones monóxilas, es decir, elaboradas a partir de un tronco de árbol que era sistemáticamente ahuecado, que suponían un salto tecnológico respecto de las balsas de cañas, pues proporcionaban mayor estabilidad y capacidad de carga.

La llegada de los españoles hizo necesaria una logística acuática más exigente. El río Magdalena era determinante para la configuración y la consolidación del Nuevo Reino, pues creaba un ámbito geográfico especial que garantizaba la comunicación y el comercio. Con la necesidad de construir embarcaciones de mayor tamaño para el transporte de personal y mercancías por el río, los indígenas, antes independientes, fueron obligados tanto a su fabricación como al ejercicio de un nuevo tipo de encomienda^{301,302} de servicio personal, “*la boga*”, que no consistió en otra cosa que en el traslado del tributo en especie a la inhumana lucha contra la corriente del río en busca de Honda. El empleo

³⁰¹ Según el diccionario panhispánico del español jurídico de la RAE, la encomienda fue un “*repartimiento de indios y tierra de las colonias americanas a partir del descubrimiento y conquista, con el fin de protegerlos y evangelizarlos*”. Esta definición es incorrecta, pues si bien el título de la encomienda daba el derecho a usar el servicio personal de los naturales, no actuaba sobre la materialidad de sus tierras. El encomendero podía, eso sí, solicitar y recibir “*mercedes de tierras*” en vecindades de las poblaciones encomendadas. Su gran fortuna fue poder unir el servicio personal indígena con las tierras que recibía por merced

³⁰² “*Un encomendero recibía en ‘repartimiento’ —como premio por sus servicios a la corona, es decir, en calidad de conquistador, pacificador, fundador o primer poblador— un número de indios que fluctuaba entre 500 y 2000 en regiones densamente pobladas, o de 100 a 500 en lugares en donde las comunidades indígenas estaban muy esparcidas. De estos disponía de la población masculina —los llamados ‘tributarios’ de 15 a 60 años— prácticamente a su antojo. Podía dedicarles a trabajos en las minas, a labores agrícolas o a servicios domésticos. Las prohibiciones en este sentido eran meramente formales, puesto que a las numerosas excepciones se sumaba la inocuidad de las sanciones*”. Ref.: GERMÁN COLMENARES, Tomado de un documento publicado por el ICANH

rayaba en la ilegalidad, pero sobre todo en la inhumanidad, pues no solo implicaba trabajo forzoso, sino que, además, condujo a la decadencia física y casi al exterminio de la población nativa ribereña. A pesar de las reales cédulas que desde la distancia expedía la Corona española con el propósito de proteger la salud y la vida de los indígenas desarraigados de sus tierras para someterlos a esta dura labor, su empleo como mano de obra se constituyó en una práctica común antes de la llegada masiva de esclavos africanos, aún más necesaria desde la implantación de los champanes. *“Se obedece, pero no se cumple”* era una popular sentencia indiana, ante el hecho de que las bien intencionadas disposiciones reales sobre este asunto y otros solían ser difíciles o imposibles de aplicar, o eran directamente ignoradas por aquellos a quienes venían dirigidas.

Bogar (figura 44)³⁰³ por el Magdalena consistía en remar durante horas enteras y *“ide qué manera! sobre todo, río arriba. Para vencer, y aún a duras penas, la gran fuerza de la corriente, era necesario que además de los remeros, otros indios fuesen en pie haciendo palanca constantemente con largos palos en el fondo del río. Este trabajo no podía dejarse un solo segundo, pues si un momento faltaba la resistencia, la corriente empujaba la embarcación río abajo y se desandaba lo a costa de tanto esfuerzo navegado, y esto durante un trayecto de doscientas leguas. Para este trabajo iban en cada canoa tres, o a lo más, cuatro indios, y las Canoas eran bastante grandes e iban cargadas con cuantas mercancías podían meter en ellas. Si los remolinos del río las sorprendían y las hacían zozobrar, la corriente arrastraba ya sin defensa a los tripulantes, que morían sin remedio”*³⁰⁴.

³⁰³ PELAYO CLAIRAC Y SÁENZ, *“Diccionario general de arquitectura e ingeniería”*, Tomo I, página 513, Talleres de impresión y reproducción Zaragozano y Jayme, Madrid, 1877

³⁰⁴ Ibidem 278, página 40

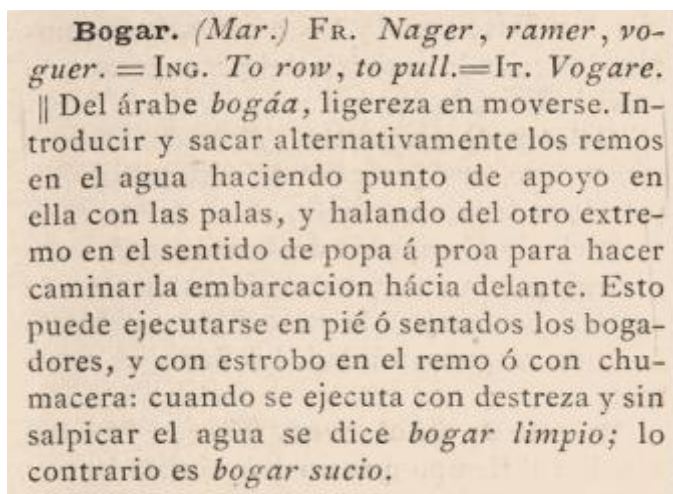


Figura 44 - Bogar

Posada Carbó³⁰⁵ considera que los bogas (bogadores) del río Magdalena fueron los *“verdaderos motores del transporte fluvial que antecedió por muchos años a la navegación en buques de vapor en Colombia”*. Sin ellos, dijo Samper³⁰⁶, *“no habría navegación (a pesar de los vapores) ni tráfico ninguno”*.

Dice Ortiz³⁰⁷ que *“Durante la Gobernación del Doctor Andrés Venero de Leiva se introdujo el champán³⁰⁸ para la navegación del bajo Magdalena. Fórmalo una gran canoa, por lo general de 12 metros de largo y uno y medio de ancho, hecha del tronco de un árbol, de cuyos bordes se levantan en el centro pequeños arcos de madera bejucosos destinados a sostener la cubierta tejida de cintas de guadua y hojas de palma para favorecer la mercancía; doce o diez y seis bogas, vestidos con solo calzón corto de lienzo de algodón, arrojan palancas una en pos de otra contra la ribera, afirmando en el pecho desnudo el extremo opuesto; marchan sobre cubierta en apretada elipse al compás de su grito peculiar, con paso uniforme, en sentido opuesto á la corriente, para*

³⁰⁵ EDUARDO POSADA CARBÓ, *“Viaje en champán. Los bogas de Mompox de David Ernesto Peñas Galindo”*, Banco de la República, Boletín Cultural y Bibliográfico No. 19, Volumen XXVI, Bogotá, 1989

³⁰⁶ JOSÉ MARÍA SAMPER, *“Ensayo sobre las revoluciones políticas”*, Copia de la edición de 1861 hecha en París, Imprenta de Thumot & Co., Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1969

³⁰⁷ NICOLÁS ORTIZ, *“Guía de la navegación del bajo Magdalena”*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1894

³⁰⁸ El champán neogranadino, que tenía una cubierta semicircular de palma para proteger del sol y la lluvia a sus pasajeros y carga, fue una adaptación hecha por los españoles a la piragua indígena, con el fin ajustarla a las necesidades del transporte por el río Magdalena, dando como resultado una embarcación que tenía algún parecido con una ancestral china llamada Sam Pan. Aunque no lo publicó en ese instante, la RAE consideró por primera vez el término champán durante la preparación del Diccionario Histórico de la Lengua Española (1933-1936), en cuyo borrador lo definió como una *“embarcación grande, de fondo plano, que se emplea en China, Japón y alguna parte de la América del Sur para navegar por los ríos”*. Esta definición apareció formalmente en una edición posterior del diccionario y se ha conservado casi idéntica hasta hoy

hacer subir la embarcación, que, por lo general, avanza cuatro leguas al día; en la popa está situado el Capitán (Patrón) encargado del timón. Para la bajada del río truecan los bogas las palancas por remos y se colocan a los lados de la popa y de la proa. El champán tiene capacidad para trasportar hasta 100 cargas". Este sistema de transporte fluvial perduraría hasta bien entrado el siglo XX, un siglo después de la introducción de la navegación por vapor en el país (figura 45).



Figura 45 - Champán subiendo por el Magdalena a finales del siglo XIX³⁰⁹

También, en muchos libros de viaje se describió este vehículo y su forma de manejo. La siguiente es, por ejemplo, la descripción que hizo Camacho Roldán³¹⁰: *“Era el champán una gran canoa, hasta de 14 o 15 varas de largo, 2 de ancho y poco más de 1 de profundidad, construida ordinariamente con el tronco de un solo árbol. Cubríase en el centro, en una extensión de 8 o 10 varas, con unos aros de madera elástica, sobre los cuales se colocaban hojas de palma en suficiente cantidad para prevenir la entrada de la lluvia y defender de los rayos del sol a los pasajeros. En ese reducido espacio se colocaba la carga, y sobre ella tendíase un cuero de res, que, con una almohada y una sábana, formaba la cama de aquéllos, tanto casi de noche como de día, pues la naturaleza del vehículo sólo permitía la posición horizontal. Hacia la popa un gran tiesto lleno de rajas de leña servía de cocina, cuyo humo penetraba no*

³⁰⁹ THERESE PRINZESSIN VON BAYERN, *“Reisestudien aus dem Westlichen Südamerika”*, Band I, Dietrich Reimer, Berlin, 1908

³¹⁰ Ibidem 269, pp. 182-184

pocas veces dentro del espacio cubierto, que no sé si ya se llamaba salón. La capacidad de los champanes llegaba hasta doscientas cargas, o sea veinte á veinticinco toneladas. Tripulábanle de doce a diez y seis bogas y un piloto, quienes, a la bajada, ayudaban con sendos canaletes (remos) la corriente del río, y a la subida lo impelían con el auxilio de largas palancas, a veces complicadas con una horquilla en uno de sus extremos; la palanca se afianzaba en el lecho o en los bancos de la orilla, y la otra extremidad en el pecho de los bogas, quienes, caminando sobre la cubierta con paso uniforme, unos tras otros, en dirección opuesta a la de la embarcación, la hacían subir con una velocidad de tres y a lo más cuatro leguas por día. En tiempo de crecidas, cuando el fondo estaba profundo y el agua cubría los bancos, la horquilla de las palancas servía para prenderla de las ramas de los árboles y tirar de ellas para hacer subir el champán. Con pequeños descansos se navegaba doce horas en el día, y por la noche, amarrado el champán a algún grande árbol de la orilla, los bogas dormían en la playa o en alguna choza que acertara a encontrarse. Si ésta faltaba, o si llovía, o era insoportable la cantidad de zancudos, los bogas hacían hoyos en la playa, en los cuales se sumergían, cubriéndose con la arena y sin dejar descubiertos más que los ojos y las narices. Duraba el viaje desde Barranquilla hasta Honda de cuarenta y cinco a sesenta días, a veces más, cuando por insurrección de los bogas había que buscar nueva tripulación en los pueblecillos de las orillas”.

Un champán clase “business”

“Al gran champán para el Libertador i los oficiales que le acompañaban, le hice abrir ventanas en cada costado de la tolda, forrarlo interiormente de zaraza i entapizarlo (sic) lo mejor que se pudo; le puse mesa, asientos, piedra de destilar para clarificar el agua del cenagoso Magdalena. En un champán embarqué una abundante provisión de víveres para todos, inclusa la tropa; frutas, bebidas refrescantes, en fin hice lo que debía hacer en aquel caso, i por ello se fulminó por los liberales un cargo contra el general Herrán i contra mí.

Todavía descansó Bolívar un día en Honda, mientras se concluían los preparativos para su viaje, i al siguiente hacia las siete de la mañana se embarcó. La concurrencia al puerto fue numerosa; a caballo, a pie, todo el que pudo ir lo hizo. (...) Al arrancar los champanes de la playa, pasó a la popa i nos dio el último adiós con el sombrero en la mano. Los que apiñados en la orilla del agua seguíamos con la vista el rápido descenso de los buques, le contestamos del mismo modo i Bolívar oyó por última vez nuestro voto de ¡Viva el Libertador!”.

Ref.: “Memorias histórico-políticas del general Joaquín Posada Gutiérrez”, Tomo I, pp. 331-332, Imprenta a cargo de Foción Mantilla, Bogotá, 1865

Aunque no parece existir información sobre la fecha exacta de la introducción de los champanes en el río Magdalena, cabría hipotéticamente la posibilidad de que se hubiesen acogido y adoptado en la Nueva Granada durante la presidencia de Venero de Leiva como lo menciona Ortiz. En igual sentido se han manifestado, entre otros, Plaza, Noguera, Gutiérrez y Silva. Plaza³¹¹ afirma que durante el período de Venero *“se hizo transitable la vía de Santafé a Honda, i (sic) se practicó el servicio de champanes en el Magdalena”*. Gutiérrez³¹² sostiene la misma tesis, aunque asegura que el negocio lo montaron Olalla y Alcocer, lo que no resulta creíble, por cuanto la compañía que ellos crearon en 1557 había quebrado y suspendido labores unos años antes, según afirma Colmenares. Noguera³¹³, en la misma línea de Gutiérrez, y confundiendo a Alonso de Olalla con Antón de Olalla, manifiesta que *“un año clave del Magdalena es 1572, pues aparecen los champanes ideados por Antón (sic) de Olalla y Hernando Alcocer, con el beneplácito del presidente Venero de Leiva”*. Por su parte, Silva³¹⁴ dice que la historia que le resulta más verosímil es la de que *“fueron dos técnicos filipinos quienes asesoraron a Venero de Leyva en la concepción de los champanes, (...) dada su similitud con las embarcaciones del lejano oriente”*.

La versión de este último sobre la asesoría filipina no solo resulta imprecisa, sino francamente desatinada. Es verdad que los champanes tuvieron su origen en el lejano oriente. Ellos ya aparecían en pinturas chinas de comienzos del milenio. Además, la palabra champán proviene del término cantonés Sam Pan que, literalmente, significa *“tres tablas”*, etimología acogida por el diccionario de la RAE. Quizás, el más primitivo y simple estaba hecho de tres piezas de madera unidas. Los sampanes (champanes) tuvieron su origen en China como un medio para realizar negocios y apoyar el sustento de los habitantes del mar, a la vez que les podían servir de hogar, por lo que muchos se construían con un techo como refugio (figura 46). La enciclopedia británica lo describe como el tipo más común de embarcación pequeña en aguas chinas, construido en una gran variedad de diseños. Dice, también, que los champanes pueden estar

³¹¹ JOSÉ ANTONIO DE PLAZA, *“Compendio de la historia de la Nueva Granada desde antes de su descubrimiento hasta el 17 de noviembre de 1831”*, página 93, Imprenta del Neogranadino, Bogotá, 1850

³¹² IGNACIO GUTIÉRREZ PONCE, *“Las crónicas de mi hogar o apuntes para la historia de Santafé de Bogotá”*, Papel Periódico Ilustrado, Año II, Número 32, página 126, Bogotá, 31 de diciembre de 1882

³¹³ Ibidem 261

³¹⁴ GERMÁN SILVA FAJARDO, *“Champanes, vapores y remolcadores”*, Cuaderno de Historia No. 1, Academia colombiana de historia de la ingeniería y de las obras públicas, Bogotá D. C., 2009

equipados para navegar con mástiles o, de lo contrario, se movilizan con ayuda de remos largos. En 1864, el *“Diccionario de la Lengua Castellana”*, de Marty Caballero, lo definió así: *“Buque mercante, usado entre los chinos: tiene tres palos con velas de estera fina, el palo de proa muy inclinado hacia esta parte, la vela mayor muy grande y la mesana chica”*.



Figura 46 - Champanes descendiendo por el río Claro³¹⁵

Dicen los cronistas que los primeros pobladores de las islas Filipinas llegaron en barco por el norte, sur y oeste del archipiélago. Se cree que las etnias que vivían en China y Vietnam llegaron al norte, mientras que los malayos tomaron las tierras del sur. Estos grupos étnicamente dispares establecieron una pequeña red de asentamientos con escaso contacto entre ellos. Eran nómadas que daban vueltas por las islas cazando, recolectando, pescando y cultivando los alimentos necesarios para su subsistencia. Hasta el siglo XVI no existió allí ningún gobierno centralizado, y las comunidades vivían relativamente aisladas en pequeños barangayes³¹⁶, cada uno bajo el liderazgo de un *datu* (jefe). La región no poseía una cultura o una religión común. Este fue el panorama

³¹⁵ EDOUARD HOCQUARD, *“Trente mois au Tonkin”*, Chapitre XXVI, page 157, Dessin de Th. Weber d’après une photographie, Le Tour du Monde, Nouveau journal des voyages, Librairie Hachette et Cie., Paris, 1889

³¹⁶ barangay = en Filipinas, cada uno de los grupos de 45 a 50 familias de raza indígena o de mestizos en que se dividía la vecindad de los pueblos, y que estaba bajo la dependencia o vigilancia de un jefe (Diccionario RAE)

encontrado por los españoles en sus diversas expediciones desde 1521. Miguel López de Legazpi, quien en 1564 zarpó de la Nueva España (México) hacia las islas con órdenes estrictas de colonizarlas, poblarlas y cristianizarlas, realizó un pacto de sangre con el *datu* Sikatuna el 16 de marzo de 1565.

Unos días antes de este singular acuerdo de amistad hispano-filipina, un destacamento español había capturado un junco moro (musulmán) de Borneo tras un enfrentamiento desesperado. El buen trato y la posterior libertad que dio Legazpi a la tripulación del junco llevó a su capitán a volverse amigable, brindando mucha información de interés en relación con los negocios en esas regiones. Fue él quien contó a los españoles detalles sobre el comercio fluido que tenían con los chinos y, además, les comentó que los juncos de diseño particular en que estos viajaban, se llamaban champanes³¹⁷ (figura 47).

trado. Diò afsimifmo noticia al General el Moro , como eftaban en Butuàn al prefente dos Juncos de Luzòn (afsi llaman eftas Naciones à la Isla principal de Manila) refcatando oro, efclavos , y cera, y que las mercancias, que los de Luzòn traian para refcatar , eran de las mifmas que ellos en fu Junco traian, y que todas eran de la China , y de Malaca ; y aun por fer de la China las mercaderias, los llamaban aquellas naciones Juncos de la China, y à ellos tambien Chinos; fiendo afi, que los Juncos que venian de China llamados Champanes , eran muy grandes , y eftos folo venian à la Isla de Luzòn, donde los de Borney las compraban; y los vnos , y los otros las traian à vender por aquellas Islas. Dixo

Figura 47 - Mención (posiblemente primera) que se hace a los españoles en 1565 sobre los champanes chinos

De acuerdo con lo que se acaba de describir, pudiera ser posible que el conocimiento de la navegación en embarcaciones asimilables en su forma a los champanes chinos haya llegado a la Nueva Granada cerca del final del ejercicio presidencial de Venero de Leiva (1564 - 1574), bien a través de

³¹⁷ FRAY GASPAR DE SAN AGUSTÍN, *“Conquistas de las Islas Philipinas”*, Parte Primera, página 96, Imprenta de Manuel Ruiz de Murga, Madrid, 1698

expedicionarios que estuvieron en las Filipinas o bien de terceros que recibieron de aquellos esa información; pero afirmar que dos nativos filipinos atravesaron medio mundo en esa época para venir a prestar asesoría técnica náutica, como lo hace Silva, raya en lo inverosímil.

Pero si la versión de Silva roza la inverosimilitud, la del capitán de navío Enrique Román Bazurto resulta descabellada, pues envió a Olalla y Alcocer, quienes vivieron en el Nuevo Reino desde su entrada con Federmann en 1539 hasta su muerte, en una excursión desde Honda hasta las Islas Filipinas. En el libro *“Las quillas de Barranquilla”*, publicado en 2013 por la Armada Nacional para celebrar los 200 años de la fundación de Barranquilla, dice que unos años antes de 1590 *“los españoles Alonso de Olella (sic) y Hernando Alcocer habían estado en las islas Filipinas y allí conocieron una embarcación fluvial denominada San-Pan o champán, nombre derivado de la palabra china Sang-Sang, que en oriente era reconocida con el nombre de junco y navegaba en muchos de sus ríos”*. Tampoco parece disponer de fundamento la versión que presenta José Alvear en el libro *“Historia del Transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)”*, publicado por el Ministerio de Transporte en 2008, donde afirma que los champanes se introdujeron en el río Magdalena en 1561, es decir, casi cinco años antes de que los españoles oyesen hablar de ellos en las Filipinas.

Las versiones sobre la fecha de introducción del champán en el Nuevo Reino abundan en número y abarcan desde el instante mismo de su descubrimiento hasta el final del siglo XVI. La mayoría parecen sacadas de las chisteras de quienes las han propuesto. Por ejemplo, una disponible en la red, titulada *“Contexto histórico de Cartagena de Indias – III”*, de autoría de Miguel Lomba, dice que *“En 1536 Gonzalo Jiménez de Quesada, fundador de Bogotá, había visto naufragar en las cambiantes bocas del Magdalena varios de sus bergantines de apoyo que trataban de remontar las aguas fluviales hacia la penillanura (sic) bogotana. Conocedor de la existencia de champanes en Macao por uno de sus pilotos, portugués navegado en los mares de China, consigue construirlos por primera vez en América. Pronto se convertiría en la embarcación por excelencia de aquella mutable red de venas fluviales”*.

Roberto Velandia (ref. 175) también supone que fue en aquellos años: *“Las dos primeras canoas grandes, cubiertas de palmicha para proteger de la intemperie a los viajeros, fueron hechas bajo la dirección del capitán Juan de Albarracín, de la tropa de Quesada, en Guataquí, por el mes de mayo de 1539 para el embarque de los conquistadores Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcázar y Nicolás de Federmán, las cuales vinieron a ser los primeros champanes o las antecesoras de estos, cuya navegación se impuso bajo la presidencia de Venero de Leiva hacia 1574. El champán es autóctono del río Magdalena, se lo inventaron los españoles”*.

Por su parte, Duque conjetura que la introducción del champán ocurrió a mediados de la centuria: *“... en 1560 con la inventiva de Alonso de Olalla y Hernando Alcocer se construyeron los bongos o champanes que comenzaron a navegar en forma regular hacia 1564”*. Ref.: GONZALO DUQUE ESCOBAR, *“Río Magdalena:*

Historia y derechos bioculturales del territorio”, Boletín ambiental IDEA 197, Universidad Nacional de Colombia, Sede Manizales, noviembre de 2022.

Al final del siglo se encuentra la versión de la estudiante Magdalena Jiménez, quien asegura que *“a partir de 1598 empezaron a aparecer los primeros champanes para la navegación por el río”*, versión que se encuentra en su artículo *“Vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena”*, publicado en el No. 2 (1989) de una revista de la Universidad de los Andes llamada Historia Crítica.

Otros más cautos, como Acevedo Latorre, hacen acrónica su aparición: *“Como el tráfico se intensificara y los viajeros llegados de la Península fueran frecuentemente personas de alguna prestancia que requerían alguna comodidad, aparecieron los champanes o bongos, nombre que se le dio a un nuevo tipo de embarcación, que consistía en una gran balsa o canoa de gran dimensión mayor de 15 m. de larga, espaciosa y cubierta en unas dos terceras partes por un embovedado de juncos y hojas, a fin de resguardar a los viajeros del ardiente sol tropical o de las tempestades tan frecuentes a todo lo largo del río. Dentro colocábanse uno o dos cueros de res que servían de cama en medio de la carga y a popa se improvisaba la cocina”*. Ref.: EDUARDO ACEVEDO LATORRE, *“El río grande de la Magdalena. Apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas”*, pp. 26-27, Banco de la República, primera edición, Bogotá, 1981

Los residentes en el Nuevo Reino aún llamaban *canoas* a las embarcaciones que transitaban por el río Magdalena en 1572: *“E porque este río se baja a la costa del Mar del Norte en unos navíos que se dicen e nombran canoas y son hechas de una pieza, porque son desta manera: en las montañas que caen y están junto a este río hay árboles muy grandes, los cuales cortan y los cavan e quedan casi como artesas, aunque muy largas y hondas, y en estos navíos se baja por este río y en los mismos navíos suben las mercaderías para este Reino. Los pilotos y marineros bogadores que bogan, son los indios que viven y moran ribera de este río”*³¹⁸.

En la relación geográfica de San Miguel de las Palmas de Tamalameque, suscrita por sus autores el 5 de marzo de 1579, tampoco aparece la palabra champán. Sobre las embarcaciones empleadas para la navegación de largo recorrido por el Magdalena, el capítulo 19 dice³¹⁹: *“..., sube por este Rio en aquel género de barcos que dije que usaban los indios, salvo que son mucho más grandes, porque son de anchura de cuatro pies y de largura de sesenta pies; caben en ella cien botijas de aquellas en que traen el vino de Castilla y a veces más. Caben también doce indios que la bogan o navegan y sus comidas para veinte días que tardan hasta llegar al puerto del Angostura y volver a esta ciudad (...), son estas canoas de la propia hechura de los indios que no difieren*

³¹⁸ Ibidem 196

³¹⁹ GERMÁN LATORRE, *“Relaciones Geográficas de Indias. La Hispano-América del siglo XVI: Colombia-Venezuela-Puerto Rico-República Argentina”*, pp. 26-27, Tipografía Zarzuela, Sevilla, 1919

más de en la grandeza (...), son [en el original dice sin] estas canoas de merchantería de un solo palo como las demás. (...) Hácenlas todas de cedro, tan grandes son los que en esta parte se hallan, por que la común medida que para cortar un palo de canoa se tiene es que tenga tres brazas de grueso porque menos no se pueden hacer tan grandes”.

En su tesis de maestría, Aristizábal Quintero³²⁰ supone que la palabra barco, denominación general “*con que se designa toda embarcación*” según el Diccionario Marítimo Español de 1831, es sinónima de champán y, a partir de esta suposición, declara que “*Los champanes o barcos fueron introducidos a la navegación del Magdalena por primera vez en 1595 por el capitán Martin Camacho del Hoyo. Éste había visto cómo los champanes navegaban las aguas del río Chagres en el istmo de Panamá y tratando de alivianar el trabajo de los indios y pensando en la paulatina introducción de negros esclavos a la navegación, solicitó a la Corona que le permitiesen introducir dicha embarcación al río Magdalena*”.

La verdad es que no fue que Camacho del Hoyo hubiese visto “*cómo los champanes navegaban las aguas del río Chagres*”; es que los barcos del Chagres eran de su propiedad y él nunca dijo que fuesen champanes. En una información de oficio y parte que envió al Rey Felipe III a través del presidente y oidores de la Real Audiencia de Santa Fe el 9 de diciembre de 1616, la cual reposa en el Archivo General de Indias, Camacho dice que “*habiéndose descubierto más ha de veinte años las minas de Zaragoza y poblándose con más cantidad de cuatro mil negros con que se sacaba grandísima suma de oro, fue tanta la necesidad que vinieron a tener de mantenimiento por no haber bastantes canoas de indios en qué navegárselos por los pocos que ya en aquellos tiempos había de boga en el río Grande y no habiendo otro camino ni navegación con qué sustentar las dichas minas, vinieron a despoblarse la mayor parte de las cuadrillas y mineros que en las dichas minas estaban sacando oro, y en esta ocasión llegó a la ciudad de Cartagena enviado por Vuestra Real Persona el doctor Antonio González de Vuestro Consejo de Indias que venía por presidente de la Real Audiencia, que informado de la necesidad que las dichas minas padecían y que por esta causa de despoblaran y procurando orden de socorrerlas, trató conmigo en Vuestro Real Nombre y*

³²⁰ VERÓNICA ARISTIZÁBAL QUINTERO, “*El río Magdalena: poblamiento, comercio y vida cotidiana, 1560-1639*”, Universidad Nacional, Medellín, 2024

haciéndome muy liberales ofrecimientos, así de oficio como de grandes premios, que con tres barcos del trato del río de Chagre que yo tenía a la sazón y había traído a la ciudad de Cartagena esquipados con noventa negros marineros que valían más de cien mil ducados procurase entrar en el dicho río Grande y subir por el río de Cauca y Nechí descubriendo aquella navegación hasta llegar a las dichas de Zaragoza y socorrerlas de mantenimiento, y aunque yo interesaba mucha suma de ducados en que los dichos barcos fuesen cargados desde la ciudad de Cartagena hasta el río Chagre, para cuyo efecto los había traído, con todo eso tuvieron bien de servir a Vuestra Real Persona en hacer el dicho viaje y descubrimiento y de merecer todos los premios e intereses que el dicho doctor Antonio González me ofreció en Vuestro Real Nombre”³²¹.

En esa misma declaración, Camacho afirmó que ayudó a otros a construir “barcos” ajustados a las necesidades: *“Y di orden como en las ciénagas de Tolú y Cispatá (en la declaración dice Cispataza), riberas de los dichos ríos se fabricasen barcos con el porte y traza que convenía, como lo hizo el capitán Morgado y el capitán Rodrigo Méndez y Alonso Pérez de Benavides y otros y con los negros de mis fragatas enseñé y adiestré a muchos y les vendí pilotos para los dichos barcos con los cuales frecuentaron la dicha navegación y las dichas minas se volvieron a poblar con mayor cantidad de negros y mineros que tenían de antes y se fueron fabricando otros muchos barcos y canoas de negros a imitación de la boga que yo hacía con los míos”.*

En una carta que había enviado al Rey veinte años antes, el 10 de julio de 1596, la cual reproduce Ybot León en su libro ³²², el mismo Martín Camacho había descrito sus barcos como fragatas y no como champanes: *“muchas personas, cudiciosas de ganar de comer en aquel trato, viendo la facilidad con que las fragatas que yo metí en aquel río subían y bajaban por él, comunicaron conmigo querer fazer fragatas, a la cual fábrica yo les he ayudado, dándoles el galibo y traza en hacellas y proveyéndoles de lo necesario para enjarciallas y carenallas, de manera que en menos de tres meses están bastante número de ellas en el río para navegar toda la ropa de la flota en menos tiempo de vn año, a otros e fecho que hagan botequines de poco porte que esquipados con doze negros cada vno, suban pasajeros y gente que va a la ligera al nuevo Reyno”.*

³²¹ AGI, “Informaciones: Martín Camacho del Hoyo y Sotomayor”, Signatura: SANTA_FE,130,N.23

³²² Ibidem 278

Sobre las características de estas fragatas, Borrego Plá aclara lo siguiente³²³: *“Sería el protector de naturales, Martín Camacho, quien diera finalmente con la solución en 1596, al proponer un cambio en el tipo de embarcaciones, de canoas a fragatas. Como tales se entendía un tipo de lanchones mucho más amplios y de mayor volumen que las canoas, cuya tripulación debería ser negra, pues, dada su fortaleza física, era la más idónea para pilotarla. Estos lanchones presentaban numerosas ventajas, entre las cuales, por ejemplo, estaba la preferencia del pasaje por ellos, dada su mayor seguridad. Asimismo, al ser más amplios, podían cargar más mercancías. Además, no necesitaban abandonar la singladura antes de la desembocadura del Magdalena, sino que podían llegar a su delta, afrontarlo y luego, girando hacia la izquierda, llegar directamente al puerto de Cartagena, suprimiéndose el incómodo trayecto de arriería desde el río a ésta última”*.

En el artículo *“De canoeros a bogas”*, Nieva³²⁴ dice que si bien es cierto que antes del dominio hispánico los indígenas ya tenían la costumbre de bogar desnudos a la intemperie, el hecho de tener que cumplir con los trayectos, tiempos y funciones del tráfico fluvial que les impusieron los españoles hacía que su desprotección física se convirtiera en un factor de enorme riesgo para sus vidas, pues realizaban el servicio mientras estaban expuestos al sol, las inclemencias meteorológicas y los zancudos. A continuación, dice que *“en un ámbito formal, no sería hasta las ordenanzas de Juan de Junco”*, –promulgadas durante la presidencia de Venero de Leiva– *“cuando se estableció la obligatoriedad de construir una cobertura en las embarcaciones”*. Sobre esta afirmación, se debe aclarar que la única de esas ordenanzas que contempló realmente la protección de los bogas contra la acción solar fue la que impedía que un indio bogase sin llevar puesto un sombrero de fieltro, pluma o paja. La cobertura de la canoa, que debía consistir en *“un toldo de veinte varas de caña mazo”*, no tenía por finalidad protegerlos del sol como sugiere Nieva, pues si se guarecían en él, les resultaba imposible remar. El toldo tenía por finalidad, lo dice la ordenanza respectiva, *“que los indios que la tal canoa bogasen, duerman de noche debajo de él”*³²⁵. Huelga decir que cuando construyeron los

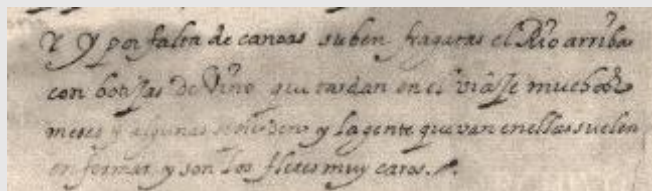
³²³ MARÍA DEL CARMEN BORREGO PLÁ, *“Encomienda y población indígena en la provincia de Cartagena a fines del siglo XVI y comienzos del XVII”*, Cartagena de Indias en el siglo XVI, página 255, Haroldo Calvo Stevenson & Adolfo Meisel Roca Editores, Banco de la República, Cartagena, 2009

³²⁴ Ibidem 293

³²⁵ AGI, *“Ordenanzas de Juan de Junco, teniente gobernador de Cartagena sobre la navegación de los indios por el río Grande de la Magdalena, 1570, presentadas en 1573 por el fiscal López de Sarriá”*, Signatura: PATRONATO,196,R.4, f. 39r y 39v.

toldos, los encomenderos los aprovecharon para proteger mercancías y pasajeros y permitir, además, que estos durmieran bajo ellas, dejando que los bogas lo siguieran haciendo a la intemperie.

Gonzalo de Piña Ludueña, gobernador y capitán general de Venezuela entre el 7 de abril de 1597 y el 28 de marzo de 1600, realizó en aquel tiempo una visita al “*Río de la madalena*” y describió como *canoas* y *fragatas* a las embarcaciones que navegaban por él. Ref.: AGI, “*Descripción de la laguna de Maracaibo y Río Magdalena*”, Signatura: INDIFERENTE,1528,N.55



A la vista de la infinidad de versiones existentes sobre el probable instante de la introducción del champán en el Nuevo Reino de Granada, de las que se han presentado aquí unas pocas, quien esto escribe ha llegado a la conclusión, de pronto equivocada, de que del champán chino solamente se introdujo su nombre, mas no su arquitectura, en algún instante de la segunda mitad del siglo XVI (o después) bien a propuesta de Junco o de otro español no identificado que había tenido conocimiento directo o indirecto de las características de la nave oriental y, al percibirle un aire similar, bautizó con ese nombre la embarcación toldada que vio navegando por el Magdalena. Y para aumentar la incertidumbre con una versión extravagante, William Duane³²⁶ afirmó que “*el champán deriva su nombre de un árbol muy grande de América del Sur, llamado champacada*”.

Posiblemente, el primer diccionario de la lengua castellana que incluyó la palabra *champán* haya sido uno publicado en 1786 donde se define como una “*embarcación americana de sesenta a ochenta toneladas*”³²⁷. Este diccionario no incluye el término *champakada* que menciona Duane, pero sí *champakán*, con la siguiente definición: “*árbol grande de las Indias Orientales, que da dos veces al año unas flores sumamente olorosas, y que secas y cocidas en aceite*

³²⁶ WILLIAM DUANE, “*A visit to Colombia in the years 1822 & 1823*”, Printed by Thomas H. Palmer, Philadelphia, 1826

³²⁷ ESTEBAN DE TERREROS Y PANDO, “*Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana*”, Tomo primero, Imprenta de la viuda de Ibarra, hijos y compañía, Madrid, MDCCLXXXVI

componen cierto ungüento bueno para males de cabeza, gota y ojos; la raíz machacada y mezclada con leche gruesa excita las reglas y facilita los partos”.

Tras la llegada de la navegación a vapor al río Magdalena en 1825, los champanes convivieron con ella al menos durante un siglo. El dibujo adjunto, elaborado por Joseph Brown en 1840, muestra un champán navegando cerca del vapor *Unión* de la *Compañía general de navegación anglo-granadina*, de 120 caballos de potencia y 416 toneladas, traído desde Escocia y puesto en servicio en 1839. La vida de este vapor fue corta, pues el gobierno lo decomisó el 11 de junio de 1841 para dedicarlo al traslado de tropas y municiones durante la Guerra de los Supremos, siendo atacado y destruido por las fuerzas rebeldes cerca de Puerto Nacional (Gamarra) el 19 de noviembre siguiente³²⁸.



La apertura del servicio fluvial y la construcción del camino de herradura de Honda atrajeron inmediatamente gran parte del tráfico que antes subía al altiplano o bajaba de él a través del camino de Carare, a pesar de que, como tantas veces insistieron los habitantes de Vélez durante el transcurso de años y siglos, este último brindaba ventajas representadas por el menor número de jornadas para la conexión ente la capital y la costa, menores fletes y, sobre todo, menor maltrato a la población indígena encargada del agobiante trabajo de la boga. Pormenores de esta disputa bicentenaria ya se mencionaron al describir el camino de Carare. En relación con los fletes, ellos no eran necesariamente inferiores a la luz de la ley de oferta y demanda, pues los propietarios de las embarcaciones de la costa encontraron más rentable fletar sus canoas directamente hasta Honda obviando el puerto de Carare, el cual sólo suponía un tercio o la mitad del flete, lo que iba en perjuicio de sus intereses.

³²⁸ GUSTAVO ARBOLEDA, *“Historia contemporánea de Colombia”*, Tomo II: 1841-1849, Casa editorial Arboleda & Valencia, Librería colombiana de Camacho Roldán & Tamayo, Bogotá, MCMXIX

Gracias al camino, dice Otero D'Costa³²⁹, *“el humilde puerto de Honda vio pasar por sus nacientes calles y plazas, así el valioso movimiento comercial como también las ricas corrientes de viandantes que por allí trasegaban y entre las que se destacaban las brillantes comitivas de los Presidentes, Oidores, Virreyes, Visitadores y demás empingorotados personajes que iban o venían por aquel famoso camino de Guaduas y de la villeta de San Miguel camino que, desde aquellos ya remotos tiempos hasta ayer no más, sirvió de lazo de comunicación entre la Corte Santafereña y el mundo exterior”*. Este camino fue, la historia lo reconoce, uno de los más importantes, si no el más, para la dinámica social, económica, cultural y política de la Nueva Granada desde el siglo XVI hasta comienzos del siglo XX, en plena vida republicana.

Si bien la información disponible permite suponer que el camino contratado por Olalla y Alcocer partía desde la ribera derecha del río, no parece haber nada claro respecto del punto donde terminaba su contrato, ni cuáles eran las actividades por ejecutar para conformarlo al nivel de *“herradura”* al que se comprometieron. En otro de sus artículos, Otero D'Costa³³⁰ dice que el *“sector existente entre Villeta y Santafé érase trajinado a lo menos desde 1551, (...) en cambio el de Honda-Villeta érase completamente nuevo”*, lo que lo llevó a concluir que en el primer sector los trabajos consistían, solamente, en *“perfeccionar el camino existente para convertirlo en segura vía de arrias”*, mientras que entre Honda y Villeta los concesionarios tendrían que *“abrir un moderno camino construido con todas las condiciones necesarias para el tránsito de recuas”*. Estas afirmaciones responden, por supuesto, más a la imaginación de D'Costa que a la realidad de los hechos. Adaptar un sendero, seguramente muy básico, a la condición de camino de herradura debió requerir más que un simple perfeccionamiento. No hay que olvidar que entre Honda y la boca del monte no existía ningún asentamiento importante, y que Villeta había sido fundada tan solo dos años antes del contrato de Olalla y Alcocer, y no con la intención de que fuese un sitio destinado básicamente al acogimiento de los pasajeros y bestias en su tránsito entre el río Grande y la capital, por cuanto en 1551 aún no se había considerado la construcción del camino de herradura, sino que también tenía por finalidad dar asiento a los panches ya domeñados. Dice Fernández Piedrahíta³³¹ que *“de pedimento de*

³²⁹ Ibidem 284

³³⁰ ENRIQUE OTERO D'COSTA, *“Sobre la fundación de la ciudad de Guaduas”*, Boletín de historia y antigüedades, Vol. 34, No. 393-395, Academia Colombiana de Historia, Bogotá, julio-septiembre 1947

³³¹ Ibidem 159, página 332

los panches, ya más sujetos al valor de Antón de Olalla y de Orjuela, (los españoles) fundaron en su provincia, a doce leguas de Santafé al Norte, una pequeña villa que llamaron de San Miguel, donde aquella nación comerciase con los españoles para evitar el peligro que se experimentaba de enfermar en temple frío, cuando salían a feriar los géneros de su provincia en Santafé". El autor de la *Visita de 1560* (ref. 190), cuyo relato resulta más digno de confianza por cuanto lo escribió alguien de la época, lo describe así: *"Ay algunos que tienen yndios Panches encomendados diferente nación de los moscas a los quales así la cibdad como el cabildo, mandó poblasen una villeta quince leguas de Santa Fé en el camino que va al desembarcadero del Río Grande por donde entran las mercaderías despaña y que fuesen a residir allí quatro meses del año y que allí le sirviesen los indios Panches para que los mercaderes y pasajeros tuviesen allí reparo y hallasen lo necesario y a los indios se les escusa de venir a servir a Santa Fé"*.

Sea cual fuere el relato más aproximado a la realidad, parece obvio que, si los españoles no habían emprendido hasta ese momento la construcción de un camino, al menos un sendero prehispánico existía entre el sitio donde se fundó Villeta y el altiplano. Además, ya tenían algún conocimiento de la ruta, pues una de las primeras expediciones que despachó Quesada una vez asentado en el valle de Los Alcázares a finales de 1537, tuvo por finalidad hacer descubrimientos hacia el occidente. Al respecto, dice Acosta³³² que *"San Martín bajó la cordillera al poniente y, observando la actitud belicosa de los panches, regresó a los cinco días diciendo que la fuerza que llevaba no era suficiente para internarse sin peligro por tan fragosas tierras, en las que sería preciso pelear desde el primer día con indios esforzados y tenaces"*.

Hay más de una versión sobre la trayectoria del tramo de camino entre Facatativá y Bogotá durante los primeros años coloniales. El mapa elaborado por Diego de Torres en 1584, que se presenta en el Apéndice 4, muestra un solo puente sobre el río Bogotá, exactamente frente a la población del mismo nombre, hoy Funza, por lo que la Academia Nacional de Historia consideró que *"debe ser donde se hizo luego Puente grande"*. Ello podría llevar a la conclusión de que el camino seguía desde Facatativá hasta la capital una trayectoria similar a la de la carretera actual a través de Madrid y Mosquera. Velandia parece confirmar implícitamente esta opción, pues dice en la referencia 92 que *"En persecución del Zipa Tisquesusa, que se hallaba escondido en las piedras de Facatativá, Quesada tomó camino hacia el occidente de Bacatá (Funza) hasta ese lugar, donde fue encontrado y muerto el 15 de octubre de 1537. Esta incursión orientó el camino de Santafé a Facatativá, que luego sería el principal sector del camino real a Honda"*.

³³² Ibidem 26, página 149

Sin embargo, Luque sostiene una tesis muy diferente. Según él, la construcción de Olalla y Alcocer sólo llegó hasta Facatativá, donde *“empataba, de manera natural, con el camino de Santafé a Chía, Tabio y Facatativá, pasando por Suba, por el lugar más adecuado para el paso del río por la ausencia de pantanos en el lugar y empatando con el camino de la sal que unía a Zipaquirá con el norte y el sur del occidente del altiplano”*; tesis que auxilia gráficamente con un plano de su autoría. Para Luque, el camino de Fontibón a Facatativá solo fue abierto en el siglo XIX: *“También con largo tiempo (unos tres siglos) e ímprobo trabajo, la Boca de Monte se hizo accesible desde la capital por el camellón de Fontibón, atravesando los pantanos por lo más ancho y profundo”*. Ref.: SANTIAGO LUQUE TORRES, *“Los caminos del altiplano de Santafé en nuestra historia social”*, Apuntes para la historia de la ingeniería en Colombia, Volumen XIII - XIV (XV), pp. 227-255, Trabajos presentados en las asambleas de la Academia desde julio de 2017 hasta junio de 2019.

Un mapa que custodia el Archivo General de Indias sobre las tierras, pantanos y anegadizos del pueblo de Bogotá (Signatura MP-PANAMA,336), firmado en 1614 por Alonso Ruiz Galdámez (receptor) y Juan de Aguilar Rendón (pintor), da al traste con la aserción de Luque, pues prueba que ya en aquel año existía un camino - identificado como *“camellón”* - que conectaba a Santa Fe con Fontibón y el *“Pueblo delaseresuela”* (hoy Madrid), y seguía el rumbo de Facatativá. En el mapa se ve, también, un puente sobre el río Bogotá.



Disponible en: <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/22410>

Independientemente de cualquier elucubración, el hecho cierto es que no se encuentran descripciones sobre el detalle de la construcción del camino ni en crónicas de época ni en textos de historiadores posteriores salvo, quizás, algunos pormenores sobre el Puente Grande cerca de Fontibón y sobre el

camellón que conectaba este poblado con la capital, obras estas últimas que, sin duda, no fueron ejecutadas por Olalla y Alcocer, a pesar de lo que afirma Flórez de Ocariz (ref. 297). Velandia³³³ tampoco lo aclara y, simplemente, dice que *“es probable que esta novísima vía, que se llamó de Honda, quedara en servicio en 1559. Era por fin la indicada entre la capital y el río”*.

El problema con el cruce del río Bogotá (llamado también Unza o Funza) y sus humedales fue, ciertamente, inveterado. Quesada lo sufrió desde su llegada. Al intentar cruzarlo en búsqueda del Zipa y de sus tesoros *“fue detenido en el paso de Funza por la hostilidad de los indígenas que se mostraron aparejados a defenderlo, y como estaba este río muy crecido con las venidas de abril, sufrieron algunas dificultades antes de pasarlo”*³³⁴.

Hasta una noticia para la crónica rosa dio el sector aledaño a este río en el siglo XVI. La versión más descacharrante de ella posiblemente sea una escrita por Jorge Restrepo S., titulada *“Origen del camellón que va de Techo a Fontibón”*, publicada el 1 de diciembre de 1885 en el periódico bogotano *La Nación*. Pero hubo varias más. Por ejemplo, cuenta la Real Academia de la Historia de España³³⁵ que Jerónima de Orrego y Olalla era hija y única heredera de Antón de Olalla, alférez de infantería de las tropas de Gonzalo Jiménez de Quesada, quien fue recompensado con el título de capitán y la encomienda de Bogotá, estimada en ochocientos o mil indios y considerada como la mayor fortuna de la Nueva Granada.

“En Jerónima se reunían belleza y una gran fortuna que despertaron la pasión de hombres notables, con graves consecuencias en la vida de la ciudad recién fundada. Uno de ellos fue el licenciado Francisco de Anuncibay, Oidor venido en 1573, quien ganó fama de ambicioso, deshonesto y cruel con los indios. Otro, el joven Fernando Monzón, Hijo del licenciado Juan Bautista Monzón, segundo visitador general de la Real Audiencia, enviado en 1578. Según lo explicó éste al Rey, la joven ‘enloqueció de amor’ por su hijo, de lo cual se derivaron sucesos que afectaron la marcha de la Real Audiencia de Santafé, instalada en 1550 y aún bastante desajustada.

³³³ Ibidem 175

³³⁴ Ibidem 26, página 149

³³⁵ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, <https://dbe.rah.es/biografias/33591/jeronima-de-orrego-y-olalla>. En 2025, La Real Academia de la Historia modificó el relato original aquí transcrito, tras conocer y aceptar las objeciones que sobre él se presentan en este libro, al que, de hecho, incluyó como referencia bibliográfica

Temerosa de una desgracia por el tono de la rivalidad, María de Orrego, madre de Jerónima, hizo venir a Santafé al capitán Olalla, ausente en su extensa encomienda. Decidió éste poner remedio llevándose a la joven fuera de la ciudad; como la sabana se encontraba inundada y los caminos habían desaparecido bajo las aguas, la instaló sobre una balsa y, a la vista de Anuncibay, la trasladó al punto más remoto de su encomienda. En pocos días, el intrigante funcionario consiguió de la Audiencia la autorización y recursos para construir un camellón, que él mismo dirigió, hasta el lugar donde estaban los aposentos de Olalla. La locura amorosa del Oidor originó algunos capítulos en su juicio de residencia, y las quejas elevadas al Rey concluyeron con su traslado a Quito”.

Algo menos exagerada es la descripción de Gutiérrez Ponce³³⁶ sobre el asunto. Éste yerra, sin embargo, al darle a Anuncibay el título de gobernador del Nuevo Reino, cuando apenas era uno de sus oidores:

“Aquel continuado encierro y la severidad de D. Antón acrecentaban las amorosas ansias de aquella apasionada juventud, entre la cual se contaba nada menos que D. Francisco de Anuncibai, Gobernador del Nuevo Reino. Encendiéndose la rivalidad entre éste y D. Fernando de Monzón, hijo del Licenciado D. Juan Bautista, lo cual visto por D. Antón, que era enemigo de querellas entre mandatarios, resolvió guardar a su hija en la Sabana hasta que se aquietasen los pretendientes. Salió, pues, con ella, en una gran balsa, y el fiel Anuncibai los acompañó hasta Techo; pero a la vuelta encontró tan malos pasos y dio con tantos resbalones y caídas, que al siguiente día nada más ocurrió a la Audiencia que a lamentarse de la falta de un buen camino y pedir que se construyese una calzada a través de la laguna. El Real Acuerdo aprobó su demanda y cometió la diligencia al mismo Anuncibai.

Se dio éste a la tarea con el mayor empeño, para lograr al fin tener mayores ocasiones de ver a su amada; y fue así como se construyeron las alcantarillas que hoy existen y forman el camellón de Occidente, las cuales, sin embargo, no se concluyeron hasta en los tiempos de los Virreyes Pizarro y Solís. A pesar de la obra útil que había emprendido, Anuncibai no vio sus amores recompensados, pues ya sea que Doña Jerónima le desdeñase, ya que se viese

³³⁶ Ibidem 312, página 127. La versión de Gutiérrez Ponce fue transcrita años después por Pedro M. Ibáñez en “Las crónicas de Bogotá y de sus inmediaciones”, página 29, Imprenta La Luz, Bogotá, MDCCCXCI

forzado a obedecer la Real Orden que le nombró para la Audiencia de Quito, lo cierto es que dejó a Santafé sin su pretendida, y, entre tanto, su rival, D. Fernando de Monzón, la logró por esposa”.

Hay detalles que no cuadran en las versiones de este culebrón. Anuncibay llegó a Santa Fe en 1573 y aunque el documento de su traslado a Quito se expidió en octubre de 1575, su sucesor Juan Rodríguez de Mora dilató su venida y recién arribó en abril de 1578. Ello hizo que la partida de Anuncibay se retrasara y solo se produjera en enero de 1579. En la página 712 del BHA No. 180 de la Academia Nacional de Historia, dice que Anuncibay ya se encontraba fuera de Audiencia de Santa Fe cuando llegó el visitador Monzón.

Juan Bautista Monzón, el padre de su supuesto rival, recibió los despachos como visitador de la Audiencia el 23 de octubre y el 6 de noviembre de 1578, y recién arribó a Cartagena el 19 de junio de 1579 y a Santa Fe en enero de 1580, es decir, meses después de que Anuncibay viajara a Quito. De acuerdo con estas fechas, la enemistad entre Anuncibay y Fernando Monzón, si la hubo, tuvo que producirse necesariamente con anterioridad a la llegada del padre de este último, y nadie ha dicho qué podría estar haciendo Fernando Monzón en Santa Fe antes de que su progenitor supiera que la Corte lo iba a nombrar visitador en esta Audiencia.

Algunas anotaciones de las actividades de la Real Audiencia en 1580, publicadas en el BHA No. 182 (pp. 67-69), dejan en evidencia la inconsistencia. La número 102-1580 dice que *“El visitador Monzón trajo un hijo que se ha casado con la hija del capitán Olalla y de doña María de Urrego. Ella sucederá a su padre en un repartimiento de indios que llaman Bogotá, que es el mejor de estas partes. El matrimonio se hizo sin la voluntad de los padres de doña María ‘y usando de algunos malos medios’ que se le atribuyen en parte al visitador”*. La número 103-1580 se refiere a una carta dirigida por Lope Díez de Aux Armendáriz a la Católica Real Majestad el 7 de mayo, donde dice: *“No sólo no debe dársele crédito a Monzón sino que se le debe castigar, lo mismo que a su escribano por los fraudes y dolos que han cometido. (...) Habrá quince días que casó su hijo con doña Jerónima de Orrego, de cuyo enlace resultaron muchas dificultades para la visita. Como unas personas ayudaron al matrimonio y otras no, han resultado grandes enemistades y venganzas y aun prisiones. El capitán Olalla muchas veces se quejó de las amenazas de Monzón de quitarle los tributos si no le daba la mano de su hija. (...) En fin, son muchas cosas culpables que para este matrimonio ha hecho. Es necesario que Su Majestad mande un juez que les averigüe y las castigue”*.

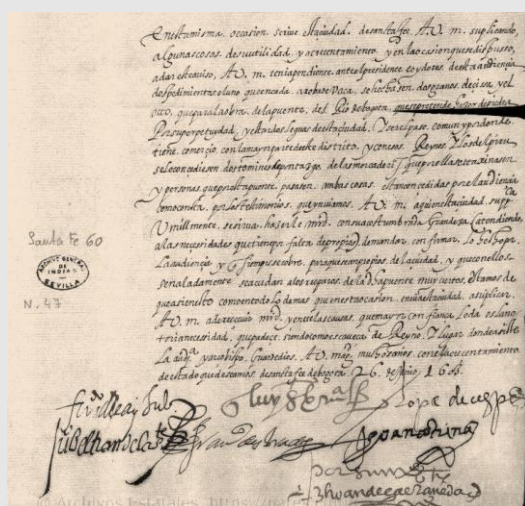
En la anotación 148-1581, publicada en la página 277 del BHA No. 184, el presidente de la Real Audiencia informa al Real Consejo de Indias que *“Monzón trajo el deliberado propósito de destruir la Audiencia, de enriquecerse con las mercaderías que trajo y con el matrimonio de su hijo, ...”*. En la 155-1581 del 23 de noviembre de 1581, dice que el licenciado Antonio de Cetina informó al Rey que *“El hijo de Monzón casó por fuerza, y con 100.000 ducados de dote”*. Finalmente, en la anotación 163-1582, publicada en la página 267 del BHA No. 185, dice que el mismo Cetina informó que el visitador Monzón hizo encarcelar al deán de la catedral Francisco Adame, por haber aconsejado a Antón de Olalla que no consintiera que doña Jerónima contrajera matrimonio con su hijo Fernando.

La verdad del asunto es que la rivalidad de Anuncibay nunca fue con el hijo de Monzón, sino con otro oidor, Diego de Narváez. El licenciado Francisco Briceño, quien llegó para tomar residencia a Venero de Leiva en 1574, lo dejó bien claro según dice en la anotación 31-1574, publicada en la página 546 del BHA No. 177: *“Anuncibay y Narváez están de enemigos, porque en Santafé en casa de sus padres hay una doncella rica y hermosa. Pretendióla Narváez para esposa, y ahora que ha venido a la visita, preténdela Anuncibay”*. Y la anotación 41-1575 dice: *“Anuncibay ha insistido en sus amores, y es el hazmerreír en los corrillos. Narváez ha desistido, pero la madre de la moza, con un billete, hace lo que quiere de los dos”*.

En cuanto al puente de Fontibón sobre el río Bogotá, Colmenares³³⁷ menciona que el Cabildo de Santa Fe ordenó su construcción en 1560 mediante contrato del 5 de agosto con Pedro Navarro, por doscientos pesos. Seguramente fue de madera y de duración ignota, aunque seguramente corta. Además, que *“en octubre de 1561, el fiscal García de Valverde advirtió que los indios de ciénaga de Fontibón se ahogaban continuamente todos los años al vadearla cargados de mercancías. Ese mismo año se destinarán 3.540 indios de 20 encomiendas de Santa Fe para construir un camellón semejante al que se había construido sobre el río”*.

Un documento fechado en 1571, atribuido a Gaspar de Puerto Alegre³³⁸, confirma el material con el que se construyó el puente: *“Dos leguas de Santa Fe pasa el río de Ontibón que es el principal brazo del Río Grande; corre por medio la vega; deja el lugar al oriente, algo atravesado al mediodía; es el principal nacimiento del Río Grande; nace dentro del mismo Reino; es grande, aunque cuando no va crecido se vadea por las carretas junto a Ontibón, paso de indios y del rey; se pasa por una (sic) puente de madera”*.

El 26 de junio de 1603 el cabildo secular de Santa Fe envió una carta a Su Majestad solicitando que se confirmasen los arbitrios que la Real Audiencia había concedido a la ciudad para construir un puente de piedra sobre el río Bogotá, *“por su perpetuidad y estar a dos leguas de la ciudad”*. Pasarían sesenta años antes de que se emprendiese esta obra.



Ref.: AGI, “Cabildos seculares: Audiencia de Santa Fe”, Signatura: SANTA_FE,60, N.47

³³⁷ Ibidem 262

³³⁸ Ibidem 195

Montoya³³⁹ menciona que “en 1624 se hizo una denuncia sobre el engaño de la construcción de este puente de Bogotá y Fontibón que estaba a cargo de unos carpinteros por contrato de Francisco Velásquez”. Su artículo describe el grave problema y que, a pesar de ello, en 1628 se volvió a contratar la construcción con el mismo individuo. Sobre esto último, dice Bonnet³⁴⁰: “Hay noticias de que en 1628 el cabildo de Santafé contrató la construcción del Puente de Fontibón a dos albañiles que vivían en la capital, Francisco Velásquez y Cristóbal Serrano”. Según relata Montoya³⁴¹, “la construcción contó con una base de ladrillo, piedra y cal, sin embargo, los malos cimientos y la poca y pequeña piedra utilizada, como hizo saber el cabildo en esta situación, puso en un estado de decadencia prematura a la obra; el puente comenzó a caerse”. Como el problema se mantenía, hubo que pensar en una solución definitiva. Bonnet dice que “en 1641, por Cédula Real, se confió a los religiosos de la Compañía de Jesús la reedificación de Puente Grande sobre el río Bogotá. Juan Bautista Coluccini fue requerido por el presidente de la Real Audiencia, Martín Saavedra y Guzmán, para la elaboración de los planos de un puente de piedra. Coluccini, quien había sido el ejecutor de la iglesia de San Ignacio, elaboró con precisión el plano del puente y sus respectivas alcantarillas”. El trabajo del jesuita se limitó a la ejecución de los planos, cuyas características describe Juan del Rey Fajardo en su *nomenclátor*³⁴². Los originales se encuentran en el Archivo General de Indias y copia de ellos se muestra en el Apéndice 5 de este libro.

Gámez Casado³⁴³ afirma en su tesis de doctorado que el puente “fue construido por el arquitecto jesuita Juan Bautista Coluccini³⁴⁴ en 1635, siendo

³³⁹ PABLO ANDRÉS MONTOYA SOTO, “Transitar y civilizar. El camino de Honda y su importancia en el crecimiento y evolución de Santafé de Bogotá, 1580-1630”, Quirón, Revista de estudiantes de historia, Volumen 8, Número 17, pp. 55-69, julio-diciembre 2022

³⁴⁰ DIANA BONNET VÉLEZ, “Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense, Capítulo V. EL camellón de la sabana. De camino al río Grande de la Magdalena”, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, 2021

³⁴¹ Ibidem 339

³⁴² JUAN DEL REY FAJARDO, “Nomenclátor biográfico de los jesuitas neogranadinos: 1604-1831”, Tomo I, página 438, Pontificia Universidad Javeriana en agosto de 2020

³⁴³ MANUEL GÁMEZ CASADO, “Ingeniería militar en el Nuevo Reino de Granada. Sistemas defensivos para las rutas comerciales del Caribe sur (1739-1811)”, Tesis doctoral, página 363, Programa de doctorado en historia, Universidad de Sevilla, 2019

³⁴⁴ El apellido Coluccini que indican Bonnet y Gámez tal vez fue tomado de Pedro M. Ibáñez, quien lo eligió al azar ante la variedad de versiones que este conocía sobre el mismo: “En esta anarquía, optamos por la forma Coluccini”, dice en el Tomo I de sus “Crónicas de Bogotá”. En la “Historia de la Compañía de Jesús en el Nuevo Reyno de Granada en América”, biografía escrita por Joseph Cassani (ref. 135), aparece como Colinucci

el de mayor envergadura de cuantos atravesaron el río Bogotá” y que “un poco antes de finalizar el siglo XVIII”, el Cabildo encargó al ingeniero Carlos Francisco Cabrer “la fabricación de una alcantarilla que corriese bajo el tablero del propio puente. A su proyecto adjuntó un plano en el que incluyó la nueva sección y planta, incorporando una empalizada bajo los pilares para reforzarlos y garantizar la estabilidad de los arcos de medio punto. Este recurso permitía salvar el estado fangoso del fondo” (figura 48).

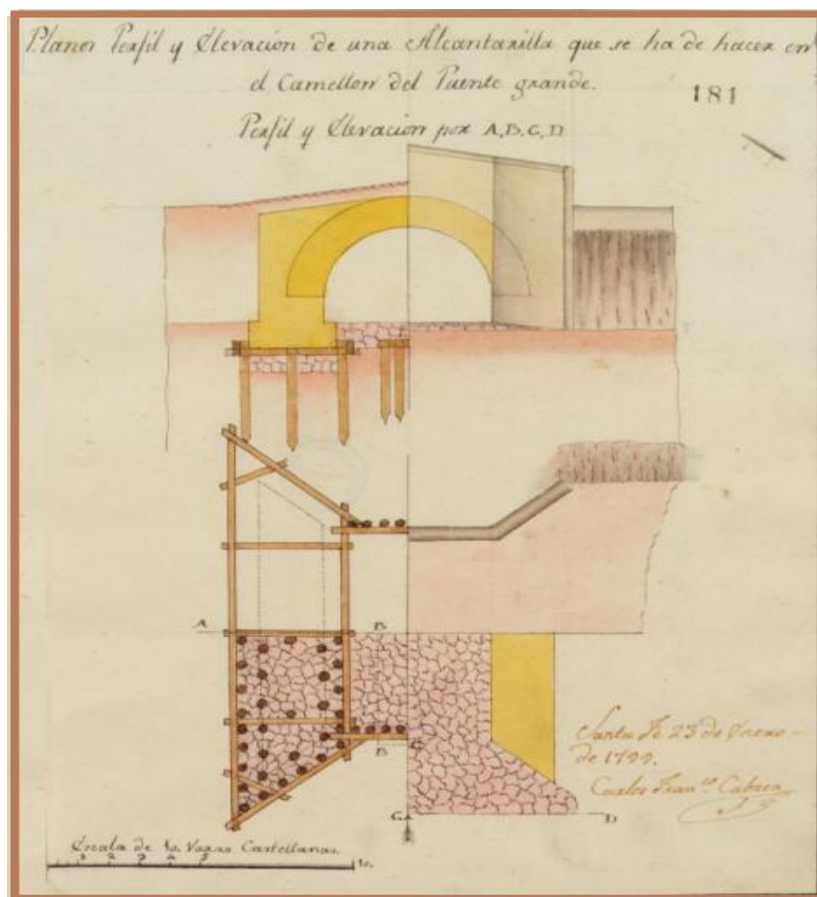


Figura 48 - Alcantarilla que se ha de hacer en el camellón del Puente Grande (Carlos Francisco Cabrer – 23 de enero de 1799)

(pp.433-442). Sin embargo, el propio autor de los planos los firmó como Coluchini. En su artículo “De Antonelli a Violi. Los ingenieros y arquitectos italianos en Colombia”, Mauricio Uribe González y Alessandra Morales Ferraro afirman, también, que su nombre original era Ascanio y que lo cambió por Juan Bautista al ingresar a la Compañía de Jesús en 1601. Coluchini (o Coluccini o Colinucci) no era arquitecto como dice Gámez, sino un simple sacerdote aficionado a las matemáticas, con aceptables conocimientos de arquitectura. Tampoco es posible que haya construido el puente. Su participación se limitó a la elaboración de los planos mencionados por Bonnet y Fajardo

Que Coluchini, fallecido en 1641, no construyó el puente es evidente, pues la obra solo se emprendió en la década de los sesenta. José Manuel Groot³⁴⁵ dice que fue durante el gobierno de don Diego de Villalba y Toledo, quien asumió el cargo el 10 de agosto de 1667, que *“se hizo la obra del Puente Grande sobre el río de Bogotá, que había dejado empezada don Diego de Egües (hacia 1664), la cual se remató en 30.000 pesos. Como se había hecho el puente en seco a un lado del río, fue preciso abrirle cauce para hacerlo pasar por debajo de los arcos, obra que necesitaba de muchos trabajadores, porque debía aprovecharse el tiempo de verano que empezaba en diciembre y concluía en febrero. Como la obra, a más de ser de utilidad pública, evitaba las desgracias que siempre se experimentaban con el puente de madera, que continuamente se llevaban las crecientes, y teniendo que pasar en balsas se ahogaban gentes y bestias, la Audiencia dispuso que vinieran a trabajar los indios de los pueblos inmediatos a la capital con los de Ubaque y Guatavita y, con tal objeto, pasó el presidente un exhorto de ruego y encargo al arzobispo para que previniese a los doctrineros que no impidieran a los indios el venir a trabajar. El señor Arguinao mandó cumplir la providencia inmediatamente, previniendo a los doctrineros que no solo no impidiesen el concurso de los indios, sino que tomasen el mayor interés en que todos ellos vinieran a aquel trabajo”*. Si los planos elaborados por Coluchini fueron los empleados para construir el puente, los historiadores no lo mencionan.

Cuando por Real Cédula de 9 de mayo de 1728 se aprobó lo dispuesto por el presidente del Nuevo Reino en orden a las obras de seguridad y consolidación del Puente de Bogotá, se le ordenó que diese las gracias en nombre del rey a D. José Prieto de Salazar, Regidor nombrado por el cabildo como diputado para los aliños y reparos de puentes y caminos. En relación con estas obras, se propuso a la Corona la aprobación de un contrato, por el cual *“los caciques, indios y capitanes del pueblo de Bogotá, se concertaban con el Cabildo Municipal de Santa Fe”* a realizar las obras de referencia mediante el pago de un tanto alzado. En Real Cédula de 8 de junio de 1729 se concedió la aprobación solicitada, a pesar de que los propios de la ciudad estaban embargados para pagar a la Real Hacienda *“los alcances que contra el Cavildo resultaren del tiempo que administró los cavezones (sic) antiguos de la Alcavala (sic)”*; pero, por la importancia del trabajo, se levantó temporalmente

³⁴⁵ JOSÉ MANUEL GROOT, *“Historia eclesiástica y civil de Nueva Granada”*, Tomo I, página 258, Imprenta a cargo de Foción Mantilla, Bogotá, 1869

el embargo, *"que volverá a pesar cuando se termina la obra"*. Y el 5 de octubre de 1730 se aprobó un informe del presidente, en el cual notificaba *"haberse concluido el principal reparo del puente de Bogotá, quedando reintegrada mi Real Hazienda de lo que de ella se avía suplido para estos gastos"*. Añadía en este informe que *"los reparos anuales que por las crecientes necesita dicho Puente, y los demás de la Jurisdicción de esa ciudad, se hacían de sus cortos propios"*³⁴⁶.

Por decreto del Superior Gobierno de 1798 se dispuso ejecutar las obras de las alcantarillas del Puente Grande propuestas por el Cabildo de esta capital y que se habían de realizar *"por aciento (sic) bajo las condiciones que para la mayor firmeza establezerá (sic) el Ingeniero Don Carlos Cabrer (citado antes), a quien a este efecto y el de la regulación de la obra en la forma que expresa el Señor Fiscal volverá (sic) el Expediente, que pasará luego al Ilustre Cabildo a fin de que se pregone y remate en el mejor postor de quien exigirá las seguridades correspondientes, dando cuenta de los resultados"*³⁴⁷.

Para terminar la historia del Puente Grande, tres anotaciones muy posteriores. La primera: el 11 de diciembre de 1868 el presidente de la junta administradora del camino de occidente, Mariano Tanco, presentó al Secretario de Gobierno del Estado de Cundinamarca un informe sobre los recaudos e inversiones durante el período comprendido enero y octubre de ese año. Dice el informe que se hizo una *"refacción completa del Puente-grande, cuya hermosa obra no se había tocado en 200 años que lleva de ser construida. Las losas, sólidas i perfectamente labradas que se han empleado, miden 600 varas cuadradas"*. De lo que escribió Tanco se infiere que, sin duda, se trataba del puente cuya construcción finalizó durante la lejana presidencia de Villalba (figura 49).

La segunda: la Sociedad Colombiana de Ingenieros –SCI– manifestó en octubre de 1889 su preocupación por el estado del puente. En un artículo publicado en su revista Anales de Ingeniería No. 27, dice que *"esta importante construcción de los gobiernos coloniales, realizada en 1620 (sic), que ha servido durante casi tres siglos, está amenazada de ruina a causa del desprendimiento, ya muy*

³⁴⁶ JOSÉ M. OTS, *"El régimen municipal en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII"*, Derecho y ciencias políticas, sociales y económicas, pp. 88-89, Repositorio Universidad Nacional, Bogotá, 1946

³⁴⁷ Ibidem 340, página 89

avanzado, de los mampostes (sic) que formaban uno de los pilares centrales. Parece que ya trabaja hoy bastante el cemento (sic) para sostener el conjunto. Varios de los arcos o claros están obstruidos por la acumulación de limo del Funza, que debe aumentar mucho en el invierno la represa de las aguas que, a su vez, cubren grande extensión y altura del terraplén del ferrocarril de la Sabana”.



Figura 49 - Puente Grande, concluido durante la presidencia de Villalba (1667-1672), y refaccionado por el Cabildo en 1799 y por la junta administradora del camino de occidente en 1868³⁴⁸

La tercera: Ibáñez³⁴⁹ menciona que “En febrero del año de 1891 fueron enviados por el señor Gobernador del Departamento de Cundinamarca, General don Jaime Córdoba, y por su Secretario de Hacienda, doctor don Nicolás J. Casas, dos ingenieros a reconocer el estado del puente, que amenazaba ruina. Informaron, después de examen minucioso, que los daños de la obra eran gravísimos y provenían de su mala construcción; que el arco más alto estaba agrietado, por la poca resistencia de sus bases, y que la reparación, previo el desvío del río, costaría más de \$ 100.000, y que sería

³⁴⁸ GUMERSINDO CUÉLLAR, Paisaje del Río Bogotá. Puente Grande, Foto 1, 1930

<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/id/1699>

³⁴⁹ PEDRO M. IBÁÑEZ, “Crónicas de Bogotá”, Tomo I, página 203, Segunda edición, Imprenta Nacional, Bogotá, 1913

menos costoso derribarlo, conservando los estribos y dos pilas centrales para tender tramos metálicos, obra que costaría \$ 40.000. El puente existe al presente (1913) en el mismo estado”.

Retomando el hilo del camino propiamente dicho, el tramo entre el río Bogotá y la entrada de la ciudad se conoció durante la Colonia con el nombre de “*camellón*”. El hecho de que el oidor Anuncibay haya conseguido autorización y recursos de la Real Audiencia para construirlo hacia 1575, indica a las claras que las obras de la compañía de Olalla y Alcocer no alcanzaron el alfoz de la capital. Esto da pie para compartir lo que afirma Otero D’Costa, en el sentido de que los contratistas enfocaron sus esfuerzos en la provisión del camino entre Honda y Villeta, dejando para más adelante los arreglos en el tramo entre Villeta y Santa Fe.

El autor concuerda con Bonnet³⁵⁰ cuando afirma que la documentación disponible “*es amplia cuando se trata de mostrar las diligencias que se practicaban para examinar los daños, la necesidad de reparaciones, los costos de mantenimiento, los gastos invertidos en los arreglos, los pagos a los trabajadores y peones*”, pero escasa o nula en relación con “*las dimensiones de los caminos, los materiales empleados en las reparaciones, el tipo de ajustes requeridos, los trazados, las técnicas usadas, etc.*”.

Montoya³⁵¹ presenta información tomada del Archivo General de la Nación que respalda plenamente estas afirmaciones. El primer capítulo de su artículo, titulado “*Reparos, aderezos y acondicionamientos*”, relaciona al menos media docena de ejemplos que lo confirman. Los dos primeros se refieren a pagos efectuados en 1583 y 1590 a Rodrigo del Río por abrir “*el camino del puerto de Onda a esta ciudad de Santa Fe*” y llevan a pensar que Olalla y Alcocer no construyeron todo el camino. Como en aquella época no existían las actas de recibo final de obra ni los informes de interventoría que hoy se estilan, sumado a ello que los historiadores que afirman la existencia de un contrato de la Real Audiencia con Olalla y Alcocer en 1553 no parecen haber publicado una copia de él, no resulta posible saber qué fue lo que en realidad construyeron ellos entre Honda y Santa Fe, como tampoco en qué fecha terminaron las obras. Bohórquez afirma que “*de este primer camino para recuas iniciado por los*

³⁵⁰ Ibidem 340

³⁵¹ Ibidem 339

*conquistadores en mención, y que pretendían llevar hasta Santafé, fue construido tan solo un trecho ya que por costos se vieron obligados a abandonar el proyecto*³⁵².

En su artículo, Montoya transcribió parte de los documentos que analizó durante su investigación. Su transcripción de un fragmento de un documento de 1610 sobre el cumplimiento de la Real Cédula sobre caminos (figura 50), es la siguiente: *“la real audiençia de [e]ste reino çerca de lo q[ue] sera neçessario para el adereço del camino q[ue] va de esta d[ic]ha çiudad al puerto de Onda y de donde se podra pagar: dize que el d[ic]ho camino es el mas importante y nesse[sari]o que esta çiudad tiene por que por el entran y salen todas las mercaderias q[ue] vienen de España y del Reyno se llevan a la costa que pagan a su mag[esta]d demas de almoxarifazgos y otros de que resulta acrecenta[mient]o a la real hazienda en mas que m[e]r[ce]d de cinco mill[one]s cada año. El qual camino es fragoso de malos passos pedregoso y de pantanos con mucha aspereça y montaña y si no estubiesen bien reparado las merccaderias y pasajeros reçivirian muchos daños y pérdidas [...] por esto conviene que el d[ic]ho camino este siempre bien reparado y adereçado y que en esto ande ocupado una p[er]sona de cuydado y dilig[enci]a todo el año con barras açadones picos y otras herramientas y peones”*.

En ninguno de los casos que presenta Montoya hay siquiera una mención sobre las características físicas del camino, los materiales empleados en los arreglos, el método constructivo o la ubicación (abscisas, en términos actuales) de los sectores donde se llevaron a cabo los trabajos. Nada se sabe, tampoco, sobre el mantenimiento o los “aderezamientos” que haya recibido el camellón, al que, para distinguirlo claramente de otros, Bonnet³⁵³ llama “Camellón de la Sabana” y lo define como “un camino relativamente estrecho, levantado sobre el nivel natural del terreno, para evitar su inundación y facilitar el paso por el área de los pantanos y de los terrenos anegadizos que por el occidente cercaban a Santafé”.

³⁵² RUTH BOHÓRQUEZ, “Villeta de San Miguel, Apuntes de historia”, 30 de octubre de 2009, disponible en <https://ruborpuebloscundinamarca.blogspot.com/2009/10/>

³⁵³ Ibidem 340

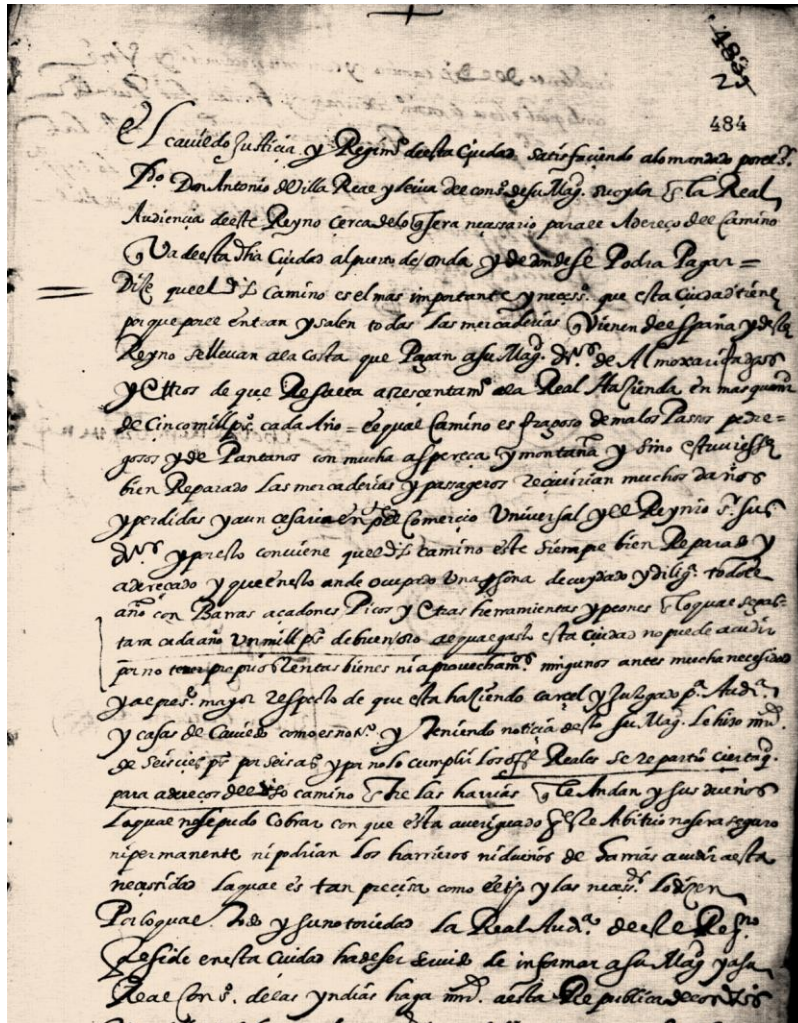


Figura 50 - Una página del documento de la Real Cédula sobre caminos de 1610

En una carta del Virrey Eslava del 29 de noviembre de 1740 se notificó a la Audiencia que ordenase al Cabildo de Santa Fe "que destine un Capítular y tome los medios más convenientes a fin de componer y abrir nuevos y mejores caminos para la villa de Honda, gastando en esto los propios y en fabricar Puentes, y hazer palizadas, como en obra tan pública y nezesaria, en la que se interesan los hazendados, vezinos y Indios circunvezinos y no menos del Comercio de esa Ciudad"³⁵⁴.

El jesuita italiano Felipe Salvador Gilij prestó sus servicios espirituales en el Nuevo Reino entre 1743 y 1768. Como resultado de su experiencia, publicó en

³⁵⁴ Ibidem 346, página 89

1784 un ensayo de historia³⁵⁵ en el que hace la siguiente descripción: *“En la actualidad, bajo el dominio español, sobre el río Bogotá, el más grande de toda la sabana de Santafé, han construido un puente muy bello de piedra, que no tiene menos de siete arcos y que está precisamente cerca a la población en la que dominaron en otro tiempo los zipas, que nunca llegaron a imaginar cosa semejante. (...) modernísima es la de un terraplén magnífico que han hecho, entre Techo y Fontibón, a través de un terreno pantanoso, para comodidad de los viajeros.*

*En mis tiempos*³⁵⁶, ya ese terraplén constituía un camino bastante levantado, con oportunas alcantarillas para desagüe, pero nada más. Esto, si no constituye una vergüenza, tampoco es un honor para la capital. Cuando yo estaba en el Orinoco aumentó ese honor para Santafé el Excelentísimo Señor Pizarro, y después el Señor Solís, ambos virreyes renombradísimos por sus útiles empresas. Por espacio de dos millas completas, construyeron un comodísimo camino, con muros a los lados, terraplenado y bien empedrado”.

Gilij reconoció que se encontraba lejos de la capital en los años de los virreinos de Pizarro (1749-1753) y de Solís (1753-1761), pues estaba en su misión apostólica en el Orinoco. Por lo tanto, la descripción que hizo del camellón como *“terraplenado y bien empedrado”* o bien se basó en información de terceros o fue producto de su imaginación. Resulta inevitable priorizar la segunda posibilidad, teniendo en cuenta que el historiador Sergio Elías Ortiz³⁵⁷ menciona que tras entregar el mando a su sucesor el 24 de noviembre de 1753, el virrey saliente José Alfonso Pizarro no pudo salir en coche hasta Fontibón, porque el camellón no lo permitía y sólo pudo llegar hasta el puente Aranda. Bonnet³⁵⁸ recuerda que *“esta situación se repetía después de los agudos inviernos que anegaban el sector occidental de la Sabana de Bogotá y se constituía en un impedimento para transportar las mercancías y los hombres que llegaban a Santafé”*³⁵⁹.

³⁵⁵ FELIPE SALVADOR GILIJ, *“Ensayo de historia americana”*, traducción de Mario Germán Romero y Carlo Bruscantini, pp. 303-304, Editorial Sucre, Bogotá, MCMLV

³⁵⁶ *“mis tiempos”* se refiere al período 1743-1748, en el que Gilij vivió en Bogotá

³⁵⁷ SERGIO ELÍAS ORTIZ, *“Historia extensa de Colombia. Volumen IV, Nuevo Reino de Granada, El Virreinato”, Tomo 2 (1753-1810)”*, pp. 42-43, Ediciones Lerner, Bogotá, 1970

³⁵⁸ Ibidem 340

³⁵⁹ De acuerdo con el documento *“Características climatológicas de ciudades principales y municipios turísticos”*, publicado por el IDEAM en la red, históricamente en Bogotá *“las temporadas de lluvia se extienden desde finales de marzo hasta principios de junio y desde finales de septiembre hasta principios de diciembre”*

El virrey Manuel Antonio Flórez, acorde con una de sus principales políticas como primera autoridad colonial, ordenó la apertura y la composición de vías del Reino, dentro de las cuales las más importantes eran las de Antioquia, Chocó, los llanos y, naturalmente, el camino de Honda a Santa Fe. En tal sentido, y con el fin de conocer el estado de este último, el 22 de abril de 1776 ordenó al ingeniero español Ciriaco Galluzo realizar su reconocimiento y el consiguiente proyecto para su reparación. En cumplimiento de esta orden, Galluzo elaboró un plano del camino, acompañado de un informe donde describió tanto el estado de cada tramo de él como sus necesidades, documentos que entregó al Virrey el 13 de agosto del mismo año³⁶⁰.

El Virrey consideró difíciles y muy costosas las obras de reparación recomendadas por Galluzo y optó por otra solución. El 1 de junio de 1777 dio al Cabildo de Santa Fe orden de adelantar la composición del camino, en virtud de la cual el Cabildo asignó el trabajo a su alguacil mayor, Francisco Zapata, el día siguiente. Zapata preparó una bitácora³⁶¹, nombró como asistente al escribano receptor del Cabildo Manuel Jorge Calderón, hizo una sectorización del camino, y entre el 6 y el 16 de junio lo recorrió en compañía de Calderón, convocando a los alcaldes de los pueblos aledaños y cercanos a él, a quienes hizo conocer la orden del Virrey e impuso la obligación de componer a la mayor brevedad sus respectivos sectores a costa del presupuesto local, mediante el suministro de personal, equipos y materiales necesarios.

Fácil resulta suponer cuál fue la calidad de los trabajos ejecutados por los grupos organizados por los alcaldes, si se considera que el 28 del mismo mes de junio Zapata ya recibió a satisfacción uno de los sectores asignados, manifestando en su bitácora que su composición quedó espléndida y *“arreglada a superior instrucción, por lo que a cada uno de estos tres sujetos (alcaldes) se le dan las gracias”*. La realidad fue que los trabajos que iba

³⁶⁰ REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *“Ciriaco Galluzo y Páez”*, <https://dbe.rah.es/biografias/136543/ciriaco-galluzo-y-paez>. En las páginas 112 a 118 de su tesis de maestría (*“Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII”*, Universidad Nacional de Colombia, 2017), Fabián Andrés Lancheros Herrera describe sucintamente la propuesta de Galluzo para reparar el camino

³⁶¹ FRANCISCO ZAPATA, *“Diligencias practicadas por D. Francisco Zapata, alguacil mayor del cabildo de la ciudad de Santa fe, director general para la composición del camino que se transita desde esta ciudad para la Villa de Honda, en virtud de comisión del excelentísimo señor Virrey de este Reyno, Año de 1777”*, AGN, código de referencia: MISCELANEA:SC.39,13,D.27, Folios 1020-1053

recibiendo Zapata debían ser tan deficientes, que el 22 de julio el Virrey le llamó la atención por primera vez, y el 27 de agosto le envió una nueva carta recordándole que le había solicitado que, si el camino no estaba *“en todo o en parte conforme a las instrucciones generales de caminos, los (sic) hiciese abrir, componer y arreglar, y hasta ahora no he sabido que VM haya pasado a darle cumplimiento”*. En esta carta, el virrey le señala, incluso, tramos específicos del camino donde la pendiente es muy alta, donde hay obstrucciones por caída de piedras, así como la ineficacia de un desvío que abrieron por Guaduas. Zapata volvió entonces al camino en septiembre para transmitir las inquietudes del virrey Flórez, pero la inconformidad de este llegó al punto de que el 26 de septiembre determinó que la comisión de Zapata se *“redujera solo a recorrerlo y anotar los defectos que tenga y los reparos que lo necesite”*, al tiempo que asignó a Bernardo Joseph Rodríguez, subdirector de la composición del camino en la villa de Honda, la tarea de *“correr con la aplicación y verificación de los reparos que se necesiten para las más sólida perfecta y permanente composición, que es la que desea esta superioridad, y no puramente superficial e inestable, cual se tienen noticias haber sido la que se ha hecho con el referido camino, lo que así se le advertirá al mencionado subdirector”*. Zapata le traspasó el cargo a Rodríguez el 3 de octubre, y el 7 de enero de 1778 dio cierre a su bitácora.

En la cartoteca histórica de España se encuentra un plano de autor anónimo, que los expertos estiman que fue dibujado durante la primera década del siglo XIX, cuyo título es *“Plano que manifiesta el Camino de Santafé a la Villa de Honda, sacado a rumbo y distancia por horas de camino de una caballería cargada con ocho arrobas en tiempo en que se halla medio entre bueno y malo”*³⁶² (figura 51, figura 52). En su libro *“Ensamblando la Nación”*, Díaz, Muñoz y Nieto³⁶³ plantean, mediante signos de interrogación y no se sabe con qué fundamento, que este plano pudo ser obra de Francisco José de Caldas.

³⁶² SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, *“Cartografía y relaciones históricas de ultramar. Tomo V. Colombia-Panamá-Venezuela”*, plano número 166, Servicio Geográfico del Ejército, Madrid, 1980

³⁶³ SEBASTIÁN DÍAZ ÁNGEL, SANTIAGO MUÑOZ ARBELÁEZ, MAURICIO NIETO OLARTE, *“Ensamblando la Nación”*, pp. 33 y 79, Ediciones Uniandes, Bogotá, agosto de 2010



Figura 51 - El camino de Santafé a la Villa de Honda

Plano que manifiesta el camino de Santafé a la Villa de Honda, sacado a rumbo y distancia por horas de camino de una Caballería cargada con ocho arrobas en esp. en q. se halla medio entre bueno y malo.

Explicación.		
Hor.	Minutos.	
1.	Ciudad de Santafé.	
2.	Fuente de estrabada.	38'
3.	Pueblo de Fontibón.	48'
4.	Fuente Grande.	50'
5.	Pueblo de Bogotá.	
6.	Venta de cuatro esquinas.	2...50'
7.	Pueb. de Ume.	
8.	Pueb. de Boca.	6
9.	Pueb. de Pacho.	
10.	Venta y Puente de Pailillas.	
11.	Pueb. de Bogotá.	
12.	Pueb. de Petruscula.	
13.	Pueb. de Macatibá.	
14.	Rio de Botello.	8
15.	Venta de Botello.	7
16.	San Manzano.	32'
17.	Venta de Malabongo.	13'
18.	El Inmortal.	13
19.	El Noble.	30
20.	Venta del Hierro.	30
21.	Pueb. de Hierro.	18
22.	Agua larga.	
23.	El Mal paso de Casa de porm.	
24.	Venta de Santanillo.	13
25.	Pan de Chimbo.	30
26.	Venta de Pisco.	30
27.	Paraguaná de Sajayma.	
28.	Rio de Paila.	33...18
29.	Alto de la Cruz.	30
30.	Venta de Mave.	13
31.	Rio de Naimay.	
32.	Rio Dulce.	2
33.	Rio de Villota.	43
34.	Paraguaná de Villota.	
35.	La Horqueta.	12
36.	Venta de Cuno.	43
37.	Pueb. de Chirripay.	23
38.	Casa de Velazquez.	41
39.	Alto de Lagunas.	
40.	Venta de Piedra Honda.	30
41.	Alto del Frigo.	13
42.	Rio de San Francisco.	
43.	Alto de Piedras.	30
44.	Pico del Monte.	13
45.	Alto de Piedras.	
46.	Rio del Puercal.	30
47.	Venta de Aguacate.	13
48.	El Puercal.	18
49.	El Puercalito.	30
50.	Venta del Hierro.	13
51.	Cuesta de las Cruces.	30
52.	Pueb. de Tucay.	6...38
53.	Casa de Tucay.	30
54.	Rio Jeco.	45
55.	Paraguaná de Rio Jeco.	30
56.	Venta antigua de Rio Jeco.	20
57.	Paraguaná de Rio Jeco.	30
58.	Paraguaná de Rio Jeco.	30
59.	La Alfombra.	30
60.	Paraguaná de Rio Jeco.	30
61.	Villa de Honda.	26...13
62.	Alto de Chiquani.	
63.	Rio del Monte de Chiquani.	
64.	Alambrera.	
65.	Rio del Rio de Villota.	
66.	Pueb. de Villota.	
67.	El Cerro.	
68.	Paso del Rio de Villota, y sigue el camino por la quebrada de Honda hasta Chimbo 10.25 en q. se une con el camino Real.	

Figura 52 - Leyenda adjunta al plano del camino de Santafé a Honda

Cerca del final del siglo XVIII, en 1789, Francisco Silvestre³⁶⁴ manifestó su preocupación por el estado del camellón: “aunque desde el Gobierno del Sor. Zerde, que estaba en todo, todo se ha olvidado, sino es un camellón de tierra, que se hizo en el callejón de Fontibón, en tiempo del Sor. Guirior (1772-1775), y que para mantenerlo correspondería rehacerlo cada año, o cada dos las alcantarillas en el del Sor. Flores, que si no se hace un formal camellón de piedra, en breve será menester gastar lo mismo que costaron”. Esta descripción concuerda mucho más con la de Ortiz que con la de Gilij, lo que da soporte a la suposición hecha unos párrafos atrás.

En lo que se refiere a la parte montañosa y más fragosa del camino, poca información hay sobre él durante los dos últimos siglos de vida colonial, salvo quejas constantes por lo terrorífico de su trazado y su continuo mal estado. Qué mejor ejemplo que la descripción que hizo en 1789 el Virrey Antonio

³⁶⁴ Ibidem 220, página 76

Caballero y Góngora en la Relación de Mando que entregó en Turbaco a su sucesor Francisco Gil: *“De Honda a Santa Fé hay un camino que su misma vista horrorizará a V. E., especialmente si lo ha de pasar en tiempos de aguas, a pesar de ser el único por donde transitan todos los empleados y señores virreyes que van para el reino”*³⁶⁵.

El deseo por conocer a José Celestino Mutis y la curiosidad por escalar la Cordillera de los Andes impulsaron a Alexander von Humboldt a escoger esta ruta tradicional para llegar a Santa Fe de Bogotá desde Cartagena en 1801. Su recorrido, descrito por el editor en el anexo cronológico de sus cartas americanas³⁶⁶, fue el siguiente: *“salen de Cartagena (19/IV); en Barrancas Nuevas (21/IV) embarcan en el río Magdalena en dirección a Santa Fe de Bogotá, desembarcan en Honda (15/VI) y siguen por tierra, llegan a Santa Fe de Bogotá (6/VII)”*.

El viaje, relatado por el propio Humboldt en carta dirigida a su hermano Wilhelm (Guillermo) desde Contreras de Ibagué el 21 de septiembre de 1801, poco difiere del que hubiera escrito uno de los primeros colonizadores a mediados del siglo XVI. Sobre el trayecto fluvial dice: *“nos embarcamos en el Magdalena después de una estadía de casi tres semanas en Cartagena. La violencia de la corriente nos mantuvo durante 45 días en el Magdalena, tiempo que pasamos siempre entre bosques muy poco habitados. No se encuentra una casa ni otra habitación humana en una extensión de 40 millas francesas. Para qué hablar del peligro de las cataratas, de los mosquitos, de las tormentas y las intemperies que se prolongan aquí de una manera ininterrumpida e inflaman todas las noches la bóveda celeste; te he descrito todo esto en detalle en otras cartas. Navegamos de esta manera hasta Honda, a cinco grados de latitud norte”*. Y en cuanto al trayecto terrestre de ascenso hacia la capital: *“De Honda se sube a 1.370 toesas yendo hacia Santa Fe de Bogotá. La ruta entre las rocas, –pequeños escalones tallados–, sólo de 18 a 20 pulgadas de ancho, de suerte que las mulas pasan con gran trabajo- es mala hasta lo indecible. Se sale de la garganta de la montaña (la boca del Monte) a 4° 35' de latitud norte y nos encontramos inmediatamente sobre una gran meseta de más de 32 millas francesas cuadradas, sobre la cual no se ven árboles, es cierto, pero que está sembrada con cereales de Europa y llena de pueblos indígenas”*.

³⁶⁵ Ibidem 217

³⁶⁶ ALEJANDRO DE HUMBOLDT, *“Cartas americanas”*, Biblioteca Ayacucho, Caracas, Venezuela, 1986

El Virrey Antonio Amar y Borbón también siguió la ruta de Humboldt en su peregrinaje hacia Santa Fe para tomar posesión efectiva de su cargo en septiembre de 1803, tal como se describe más adelante, aunque no se conoce la impresión que le pudo causar el camino. Lo recorrería de nuevo a partir del 15 de agosto de 1810, ahora en sentido inverso hacia Cartagena para embarcarse rumbo a su patria, expelido del Reino en condiciones que contrastaban penosamente con el recibimiento que los bogotanos le habían brindado el día de su arribo. Lo acompañaba su esposa, *“la impopular e intrépida virreina Francisca Villanova, quien sufrió crueles ultrajes de la desenfrenada plebe y a duras penas se libró de ser la María Antonieta de aquel 93”*³⁶⁷.

Esta parte del capítulo no puede finalizar sin mencionar el informe que escribieron en 1796 los tenientes españoles Ferro (citado antes en relación con el camino de Carare) y Escudero sobre su periplo de ida y vuelta desde Cartagena hasta Santa Fe³⁶⁸. Su peregrinación comenzó el 29 de diciembre de 1793 y concluyó el 29 de marzo de 1796. Consumieron en ella dos años y tres meses; de ellos, dos años y un mes de continua residencia en Santa Fe, y los restantes 61 días, 40 fueron de subida a la capital y los otros 21 de vuelta a Cartagena.

Precisando los itinerarios durante sus trayectos de subida y bajada, se encuentra lo siguiente: de Cartagena a Bogotá consumieron 40 días, de los cuales 33 fueron de viaje y 7 de descanso por el camino; en tanto que para regresar tardaron 21 días, de ellos 17 de viaje y 4 de descanso en Honda. Considerando solo los tiempos netos de los recorridos fluviales y terrestres, se encuentra que de subida tardaron 29 días por el río y 4 ascendiendo por el camino de Honda, mientras que de bajada fueron 6 días por el camino y 11 por el río, para un total de 50 días efectivos de viaje redondo. En su relato no podía faltar una mención sobre el ascenso al Alto del Sargento en el sector entre Honda y Guaduas, que tanto impresionó a los viajeros foráneos que pasaron por allí en el siglo XIX.

³⁶⁷ ANTONIO FLORES, *“El reino de Quito, según las relaciones de los vireyes (sic) del Nuevo Reino de Granada”*, primera entrega, Imprenta de la República, Santiago, 1870

³⁶⁸ JUAN ANTONIO FERRO, FRANCISCO ESCUDERO, *“Biage (sic) redondo de Cartagena a Santa Fé (sic)”*, manuscrito, 1796

En su manuscrito, Ferro y Escudero plasmaron los recorridos y descansos día por día, tanto al subir como al bajar. Una copia de su itinerario resumido se incluye al final de este documento como Apéndice 3.

8 Fin del periodo colonial sin un camino carretero entre el Río Grande y Santa Fe de Bogotá

Gracias al dinero y a las influencias familiares, el abogado, político e historiador antioqueño José Manuel Restrepo logró superar más o menos cómodamente las primeras décadas del siglo XIX, escapando del cadalso en la llamada *Reconquista* o *Régimen del Terror* (1816-1819), suerte que no corrieron figuras más consecuentes con su patriotismo, como Carbonell, Torres y Caldas.

Restrepo jugó un papel fundamental en la administración del Estado Libre de Antioquia como consejero de su padre y como secretario de gracia y justicia. En el desempeño de la Secretaría de Gracia y Justicia lo sorprendió la derrota del ejército patriota en marzo de 1816. Hasta ese momento había sido un revolucionario modelo y un patriota consumado. Gutiérrez dice que *“Se esforzó con la mayor actividad por frustrar la invasión (española), excitando el patriotismo de los ciudadanos y estimulándolos a enrolarse en el ejército, discutiendo las medidas más indicadas para la defensa del territorio, ordenando la conducción de pertrechos, la fabricación de sombreros, el recaudo de las rentas y el internamiento de las mercancías almacenadas en las bodegas”*³⁶⁹. Pero tras la derrota de 1816 y como cada cual es dueño de sus miedos, y las cárceles se estaban llenando de patriotas distinguidos, Restrepo tomó la decisión de huir hacia el Brasil, temeroso por la suerte que podría corresponderle en virtud de sus comprometimientos con la causa libertaria.

Sin embargo, decidió regresar a Antioquia en mayo de 1816 y, traicionando la causa revolucionaria, *“en compañía de varios miembros de su familia política, utilizó los caudales que el gobierno revolucionario había puesto a su cuidado*

³⁶⁹ DANIEL GUTIÉRREZ ARDILA, *“El arrepentimiento de un revolucionario: José Manuel Restrepo en tiempos de la Reconquista (1816-1819)”*, Universidad Externado de Colombia, ACHSC, Vol. 40, Nº 2, jul. - dic. 2013

*antes de desplomarse, para comprar con ellos su vida y su regreso a casa*³⁷⁰. Tan caradura era, que hasta trabajó para los españoles en la construcción del camino a Mariquita. Luego huyó del país al sospechar que podía ser ejecutado, y moviendo influencias y dinero desde el exilio, no solo obtuvo el perdón real en 1817, sino que regresó tranquilamente al virreinato y, dos años más tarde, adhirió de manera incondicional a la causa patriota, una vez tuvo la certeza total y absoluta de la victoria de Bolívar, a quien envió una carta el 3 de septiembre de 1819 felicitándolo por sus triunfos y ofreciéndole su respaldo. Desde entonces, su compromiso con la causa republicana sí fue indefectible, *“ya como miembro principalísimo del Congreso Constituyente de Cúcuta, ya como ministro del interior de la República de Colombia durante casi una década o como historiador monumental de la revolución de la Tierra Firme*³⁷¹. En su voluminoso tratado de historia, este curioso y astuto personaje escribió lo siguiente sobre los caminos de la Nueva Granada durante aquella dura etapa de la Reconquista:

*“Otro de los medios de que se valieron Morillo y Enrile para afligir y desolar a la Nueva Granada, fue la abertura de nuevos caminos. Emprendieron a un mismo tiempo el de Jirón al Pedral sobre el río Sogamoso, el de Zapatoca al Magdalena; el de Opón a Carare; el de Sonsón a Mariquita, el de San Luis a Cáceres en el río Cauca, y el de Urrao al Atrato: los tres últimos en la provincia de Antioquia, con el de Quindío y el de Anchicayá en la de Popayán: dos de la provincia de Tunja a los Llanos de Casanare; y el de Cáqueza a los de San Martín; el antiguo de Pamplona a Tunja, y el de Santafé a Honda. Los pueblos estaban obligados a trabajar en estos caminos sin más jornal que la ración suministrada por los mismos: y compelidos a abandonar por mucho tiempo sus casa y familias, trasladándose a lugares remotos y mal sanos como los nuevos caminos. (...) No habiendo tráfico alguno por los nuevos caminos, y siendo muy pronta y vigorosa la vegetación de los climas ardientes de los trópicos, en menos de un año estuvieron cerrados e intransitables. Por consiguiente, Morillo y Enrile oprimieron y vejaron inútilmente a los pueblos con empresas tan mal meditadas y peor ejecutadas*³⁷².

³⁷⁰ Ibidem 369

³⁷¹ Ibidem 369

³⁷² JOSÉ MANUEL RESTREPO, *“Historia de la revolución de la República de Colombia”*, Tomo Séptimo, pp. 87-91, Librería Americana, calle del Temple No. 69, París, 1827

Tal vez Enrile no mostró por los caminos del todavía virreinato el entusiasmo que hubiera deseado José Manuel Restrepo, pero su intención tampoco fue propiamente *“desolar a la Nueva Granada”* a través de ellos, como este afirmó *ex post facto* y rencorosamente, quizás por el hecho de que se vio impelido a trabajar en uno de ellos, aunque no en carácter de peón forzado como sí le cupo en suerte a muchos de sus conciudadanos. Muestra de que había ingeniería, es el croquis del camino que iba desde El Roble hasta el río Magdalena, incluyendo un nuevo trazado desde Guaduas al puerto de peñón de Conejo, formado a rumbo y distancia por José Pío Domínguez³⁷³ atendiendo órdenes de Enrile en junio de 1816 (figura 53), treinta años antes de que el Estado colombiano independiente comenzara a preocuparse de verdad por encontrar una mejor salida de Bogotá al río Magdalena, merced a la contratación del ingeniero francés Antoine Poncet.

Junto con el croquis, Domínguez elaboró un itinerario del camino desde El Roble hasta Honda, parte del cual se muestra en la figura 54. Pero no solo a la topografía se limitó Domínguez, sino que, además, se ocupó de la composición y el mejoramiento del camino de Honda. El 16 de agosto de 1816 remitió desde Guaduas un oficio al gobernador político y militar de Santa Fe, Antonio María Casano, dando cuenta de que *“dentro de diez a doce días quedará concluido el camino nuevo que he construido en el sitio de Quebrada Honda, el que ahorra una vuelta inmensa”*; que ya estaba *“poniendo el enmaderado del puente de Guaduas”*, cuyos planos *as built* enviaría al terminar la construcción y, finalmente, que *“en todo el camino se trabaja en echar cascajo y no se omite en hacerlo hasta los días de fiesta”*. El día 26 envió una carta al mismo Casano, informando sobre la apertura de la trocha a Guarumo, cuyo reconocimiento practicaría el día siguiente³⁷⁴. En otra del 8 de octubre, le solicitó que se diesen órdenes para retornar al camino la gente de San Juan, Bituima y Síquima que fue destinada, sin saber por quién y sin aviso previo, a trabajar en la vía de la Mesa, *“pues, de otro modo, ni acá ni allá se hace nada”*³⁷⁵. Finalmente, se encuentra en el AGN una copia certificada de las providencias expedidas el 24 de noviembre por el general Pablo Morillo y el 29 siguiente por el gobernador

³⁷³ JOSÉ PÍO DOMÍNGUEZ, *“Croquis del camino nuevo desde Guaduas al Puerto de Peñón de Conejo / formado a rumbo y distancia por José Pío Domínguez comisionado pa. su reconocimiento por el sor. D. Pascual Enrile Gefe del Estado Mayor Gral. del Exercito Expedicionario”* (1816), Cartoteca Histórica, *“Índice de mapas y planos históricos de América”*, Lámina de cartografía de ultramar 125, Servicio Geográfico del Ejército, Madrid, 1974

³⁷⁴ AGN, código de referencia: CAMINOS: SAA-I.5,1.15 folios 53-54

³⁷⁵ AGN, código de referencia: CAMINOS: SAA-I.5,1.3, folio 10

de la provincia, Juan Sámano, para librar dos mil pesos de los fondos de la Junta de Secuestros y ponerlos a disposición de Domínguez para la composición del camino de Honda, particularmente en el tramo que mediaba entre Villeta y Facatativá³⁷⁶.



Figura 53 - Croquis del camino entre El Roble y el río Magdalena (1816)

En la relación de mando que entregó el penúltimo virrey, Francisco de Montalvo, a su sucesor Juan de Sámano el 30 de enero de 1818, hay algunas anotaciones sobre la condición de los caminos en los años postreros del virreinato. Su lectura deja ver que muchas de ellas fueron inmisericordemente fusiladas por Restrepo en su tratado de historia. Los siguientes párrafos, que

³⁷⁶ AGN, código de referencia: CAMINOS: SAA-I.5,1.38, folio 332

se encuentran en la relación de mando de Montalvo, permiten colegir que, durante el “régimen del terror”, Enrile sí prestó atención a la provisión y mejoramiento de caminos, aunque con una aparente falta de planificación, debido a que, en razón del conflicto armado, para él eran absolutamente prioritarias las necesidades de movilización del ejército realista sobre las de la población civil:

	<i>Dist.</i>	<i>Minutos.</i>
De la P.ª de S.ª de Guad.ª	10	20
De Guad.ª al Rio del Salto		20
Del Rio al salto del Fical	1	27
Del Fical a el Salto	"	27
Del Salto a la P.ª del Fungo	1	10
De la P.ª al Guaximal	"	25
Del Guaximal a las Casas p.ª el camino viejo		250
Por el nuevo	26	
De las Casas a la 2.ª de mal paso	1	30
De mal paso a la P.ª del Fungo		52
Del Fungo a Rio Seco		17
De Rio Seco a Prodeguizar	"	47
De Prodeguizar al Paso	"	50
Del paso a Honda Rio Arafo	"	12
Total de horas, todo el viaje, o	27	36
atendiendo a la Honda		
Hecho el 16 de Junio de 1816.		
Yo Pío Domínguez.		

Figura 54 - Fragmento del itinerario entre El Roble y Honda, escrito por José Pío Domínguez en junio de 1816

“Por otra parte, ha invitado el Jeneral Enrile, segundo del ejército y comandante de la escuadra, abrir caminos de unas provincias a otras, sin consultar las fuerzas de ellas ni tener presente otras muchas atenciones primordiales a que es preciso ocurrir con preferencia, como es el mantenimiento de esta plaza, el fomento de las administraciones de aguardientes, tabacos del Vireinato (sic) y el pago de los empleados.

Para la obra de los caminos, obra absolutamente fuera de tiempo, hay que forzarlo todo. Un número extraordinario de habitantes está destinado a ellos, separado del cultivo de las tierras, del laboreo de las minas de que viven los más, y con el disgusto que se deja concebir el verse fuera de sus casas, de sus familias, impedidos de atender a ellas y condenados a una especie de presidio, injusto por no tener delito para ellos.

(...). Al mismo tiempo ha proyectado el general Don Pascual Enrile, no sé con qué carácter, ni bajo qué representación, abrir caminos de Antioquia para Santafé, el Chocó, Mariquita, el Socorro y Popayán. En estas obras se emplean, solo en la primera, 2.000 hombres sin contar los que se han sacado para completar los cuerpos del ejército y formar otros nuevos como verá V. E. en la citada copia No. 6 ocurriendo lo mismo en los demás. Estas obras son absolutamente fuera de tiempo y por otro lado inútiles. La dificultad que siempre se ha tocado en este Reino para la conservación de los caminos, consiste en que siendo desproporcionada su población y no habiendo arrias sino hombres de carga, el tráfico es muy corto, se hace pro veredas y a los dos meses se cierran los caminos con la yerba y ramas de los árboles. Estas obras quitan igualmente los brazos empleados en la agricultura y en el laboreo de las minas de que forman su principal ejercicio y en que es interesada la Real Hacienda. Un terreno naturalmente montuoso ofrece muchas más dificultades, casi insuperables, y para vencerlas es preciso fatigar, maltratar y cometer violencias sobre los infelices habitantes”³⁷⁷.

Un hecho sí era inocultable al finalizar la etapa colonial: transcurrieron 281 años entre la fundación de Santa Fe y la promulgación de la ley fundamental de la República de Colombia, el 17 de diciembre de 1819 en Santo Tomás de Angostura, sin que se hubiera construido al menos un camino carretero entre la capital del Nuevo Reino de Granada y el río grande de la Magdalena. ¡Y pasaría casi otro siglo antes de que lo hubiese!

³⁷⁷ Ibidem 217

9 Vehículos de ruedas en los caminos en la etapa colonial

9.1 Las carretas

Con los españoles llegaron al nuevo continente los primeros bueyes y, con ellos, las primeras carretas para el transporte terrestre. Parece que Sebastián de Aparicio, nacido en Galicia en 1502, fue el primer carretero y primer constructor de carretas y caminos carreteros en América. Llegó a la Nueva España (México) en 1533, fijando su residencia en Puebla de los Ángeles, donde se dedicó a la agricultura. En 1536, resolvió abandonar los trabajos del campo para dedicarse a la arriería, oficio que desempeñaba en su patria antes de emigrar al Nuevo Mundo. *“Como en aquel tiempo escaseaban los caballos y las mulas de carga, apoyado por Miguel Casado, antiguo soldado y carpintero de oficio, construyó la primera carreta de América, que luego unció a un par de bueyes e inició el transporte de mercancías por el camino de México a Veracruz, mismo que transitó durante seis años. Luego abrió la ruta a Zacatecas para transportar minerales. En ambos casos amplió con sus propias manos los senderos conocidos hasta convertirlos en caminos carreteros”*³⁷⁸.

Serrera³⁷⁹ describe con profusión el uso de la carreta en las Provincias Unidas del Río de la Plata, vehículo al que considera *“protagonista durante cerca de cuatro siglos de las comunicaciones de esta extensa circunscripción administrativa meridional del territorio indiano”*.

³⁷⁸ JAVIER MEDINA LOERA, “Arrieros de México”,
<https://arrierosdemexico.blogspot.com/2013/07/sebastian-de-aparicio-primer-carretero.html>

³⁷⁹ Ibidem 1

En su artículo *“Los carros de yunta en Colombia”*, Davidson³⁸⁰ anota como mención más antigua sobre el uso de carretas en el Nuevo Reino de Granada la que hizo Flórez de Ocariz³⁸¹ en la genealogía de Alonso de Olalla: *“Descubrió a su costa el camino para el desembarcadero del Río Grande de la Magdalena, desde Santa Fe a Onda... y le hizo trajinable para recuas, siendo el primero que las tuvo, y carretas”*. Esta fue, sin duda, una exageración de Ocariz. Si Olalla y Alcocer habilitaron algún tramo del camino de Honda para el tránsito de carretas a mediados del siglo XVI, acaso sería el breve trayecto entre el embarcadero que gerenciaba Olalla y el comienzo del ascenso por la cordillera. Y si en la sabana de Bogotá hubo caminos aptos para ello en los inicios de la etapa colonial, fue merced a la favorable condición topográfica del terreno y no a las ejecuciones de estos primigenios contratistas viales.

En el documento referenciado en este libro con el número 195, Gaspar de Puerto Alegre menciona que por el año 1571 *“andan carretas en los contornos de Santa Fe”*.

Davidson incluye en su documento un copioso número de testimonios sobre el empleo de carros de yunta en entornos urbanos del Nuevo Reino de Granada durante el período colonial, pero prácticamente ninguno sobre su circulación habitual por las vías rurales. Una de las múltiples citas de su artículo llama poderosamente la atención. Citando como fuente un artículo publicado en un periódico local, afirma que *“En la sabana de Bogotá el espectáculo era diferente, pues en ella se utilizaba el llamado carro chirrión. En el Papel Periódico de Santafé de Bogotá, núm. 142 del 16 de mayo de 1794, se menciona este implemento diciendo que ‘llámase chirrión porque hace un ruido demasiado ingrato y desapacible’”*. Gran inexactitud. Si bien es cierto que en esa edición del periódico se menciona el carro chirrión (figura 55), su alusión forma parte del artículo *“Reflexiones sobre la infeliz suerte de la Reyna de Francia”*, que, su título lo da a entender de manera hialina, no se refiere al tránsito de carretas por los rústicos caminos sabaneros, sino que se trata del postrer viaje de la reina María Antonieta por las adoquinadas calles parisinas en una carreta halada por cuadrúpedos, en su inexorable camino hacia la guillotina el 16 de octubre de 1793 (figura 56).

³⁸⁰ HARRY C. DAVIDSON, *“Los carros de yunta en Colombia”*, Thesaurus, Tomo XXII, Número 2, pp. 251-256, Centro Virtual Cervantes, 1967

³⁸¹ Ibidem 297

Yá sale de allí la desgraciada Reyna; pero ¡en qué diferente figura de la que otro tiempo habia hecho por las mismas calles de Paris! Sus bellas trenzas están cortadas, y sus graciosas manos atadas hacia atrás. Ella vá colocada sobre un Chirion, [*] sentada con la espalda vuelta á la cola del Caballo, entre el verdugo y el Ministro de Baal, [**] y así la pasean por aquella Ciudad criminal, mil veces infame, á quien tanto habia honrado con su amor y beneficios. Todo este funebre paséo, ó llámese el triunfo de su virtud, lo ha hecho por entre una doble fila de Soldados. Llegá, en fin, al lugar mismo donde fué inmolado su esposo sobre el Cadalso, se sonríe á las aclamaciones insultantes de aquel pueblo ingrato y descarriado: echa una gran mirada hácia a las Tullerías, [***] de allí al Cielo, y luego muere al terrible golpe de la fatal Cuchilla.

[*] Carro de conducir basura y toda especie de inmundicias; llámase Chirion porque hace un ruido demasiado ingrato y desagraciable.

Figura 55 - Fragmento de la página 714 del Papel Periódico de Santafé de Bogotá No. 142, viernes 16 de mayo de 1794



Figura 56 - La reina María Antonieta rumbo al suplicio³⁸²

³⁸² Aguatinta pintada por Aloisin y grabada por C. Silanio, 1793

9.2 Los carruajes

Otro artículo de Davidson tiene por título *“Los coches en Colombia”*³⁸³. Antes de espulgar su contenido, resulta de interés mencionar lo que en relación con estos vehículos sucedía en las Américas allende el Nuevo Reino de Granada. *“Ignoramos las fechas exactas en que comenzaron a llegar a la América Española los primeros vehículos, así como el momento en que se inició su fabricación por los artesanos instalados en las principales ciudades indianas”*, dice Serrera³⁸⁴. Y continúa: *“Cabe sospechar que en torno a los años centrales del siglo XVI ya circulaban las primeras y arcaicas estufas, o los primitivos furlones”*.

En algunas entidades territoriales del imperio español en América, sobre todo en la Nueva España, el número de enganches debió ser muy elevado en proporción al número de pobladores, por lo que en una Cédula Real de noviembre de 1577, el Rey Felipe II advierte de la peligrosa proliferación de carruajes usados por *“muchas gentes, y que eso va cada día creciendo”* y, en consecuencia, determinó prohibir su uso, pero no solo en la Nueva España sino, también, *“en otra parte alguna de las dichas nuestras Indias Islas y Tierra Firme del mar Océano”* (figura 57). La medida sólo fue levantada veintitrés años después, el 2 de junio de 1600, por el nuevo monarca Felipe III.

³⁸³ HARRY C. DAVIDSON, *“Los coches en Colombia”*, Thesaurus, Tomo XXII, Número 3, pp. 444-466, Centro Virtual Cervantes, 1967

³⁸⁴ Ibidem 1

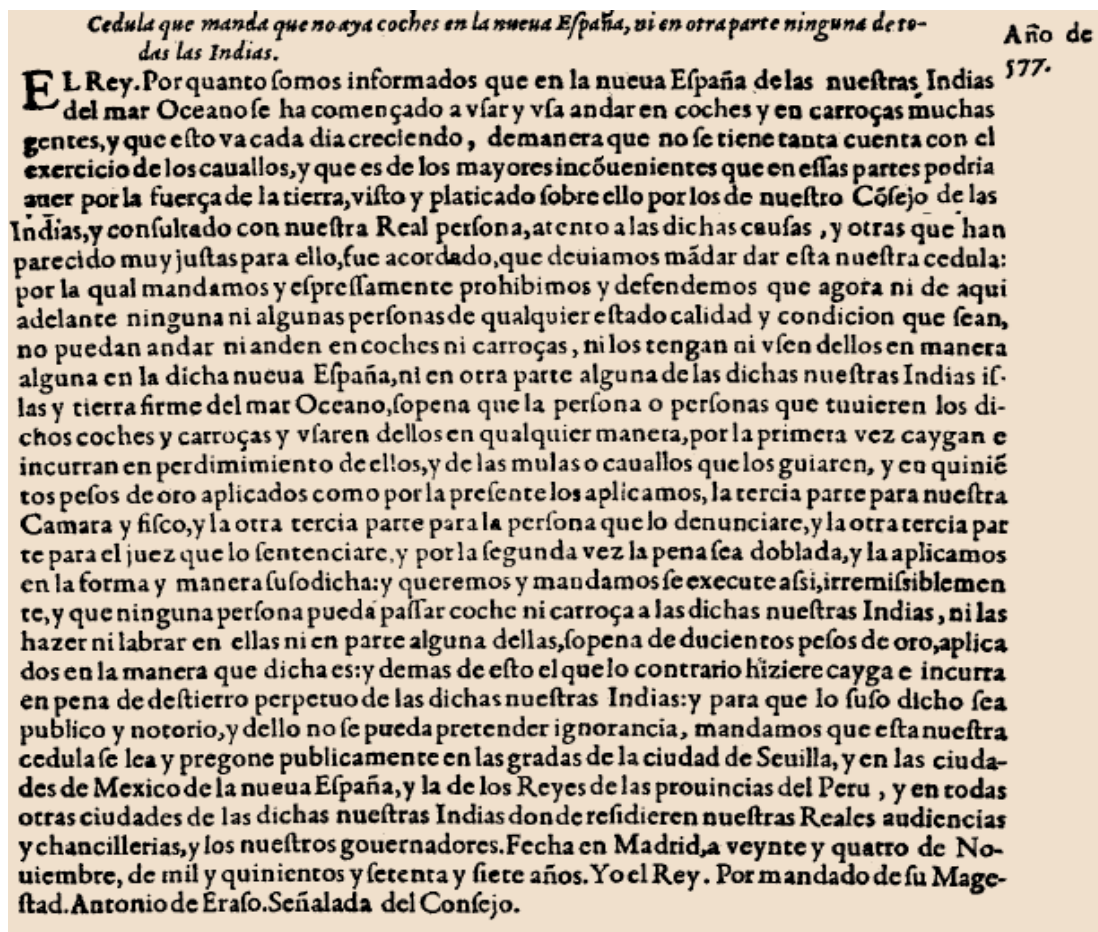
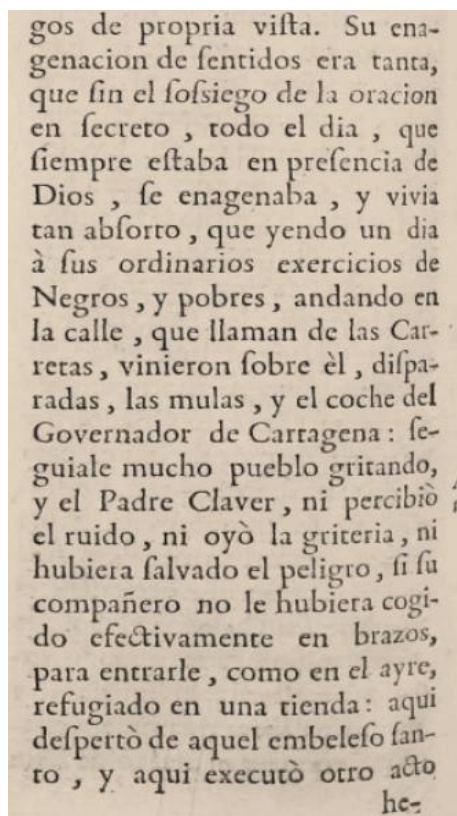


Figura 57 - Cédula Real ordenando que no haya coches en ninguna parte de las Indias Occidentales

En el Nuevo Reino de Granada, siempre a la zaga, esas disposiciones no tuvieron efecto adverso alguno por cuanto, según Davidson, el primer coche solo apareció ya bien entrado el siglo XVII. La primera ciudad donde los hubo fue, de acuerdo con su artículo, Cartagena. Basa su afirmación en la *“Historia de la Provincia de la Compañía de Jesús del Nuevo Reino de Granada”*, donde su autor, el antes nombrado jesuita Joseph Cassani, *“informa que en Cartagena, en el año de 1622, había ya coches”*. En efecto, en la página 386 de su libro³⁸⁵ describe un incidente vivido por Pedro Claver con el coche del gobernador de Cartagena (figura 58).

³⁸⁵ Ibidem 135



gos de propria vista. Su enagenacion de sentidos era tanta, que sin el sosiego de la oracion en secreto, todo el dia, que siempre estaba en presencia de Dios, se enagenaba, y vivia tan absorto, que yendo un dia à sus ordinarios exercicios de Negros, y pobres, andando en la calle, que llaman de las Carretas, vinieron sobre el, disparadas, las mulas, y el coche del Governador de Cartagena: seguiale mucho pueblo gritando, y el Padre Claver, ni percibió el ruido, ni oyó la griteria, ni hubiera salvado el peligro, si su compañero no le hubiera cogido efectivamente en brazos, para entrarle, como en el ayre, refugiado en una tienda: aqui despertó de aquel embeleso fanto, y aqui executó otro acto
he-

Figura 58 - Fragmento de la página 386 del libro de Cassani

También cita Davidson a Fray Pedro Simón, quien al final de su séptima noticia historial, en el capítulo donde describe la ciudad de Cartagena por 1623, dice: *“Précianse sus ciudadanos de buenos jinetes, y de tener caballos de buena raza, y buenas mulas para los coches que se van introduciendo muy aprisa, por ser llano el país, aunque poca distancia donde pueden extender, por acabárseles presto lo desmontado de arcabucos”*. En el resto de su documento, Davidson incluye informaciones de varios historiadores, casi todas sobre hechos posteriores a la declaración de independencia. En cuanto al período colonial, su información es lacónica y se centra en los carruajes de virreyes, arzobispos y otras autoridades. El del virrey Solís resulta importante a los efectos de este texto, por cuanto es mencionado en una declaración del escribano Francisco Navarro Peláez³⁸⁶, en la que afirma que Solís lo envió a Facatativá con el fin de recoger a su sucesor, Pedro Messía de la Zerda, en 1761 (figura 59).

³⁸⁶ FRANCISCO NAVARRO PELÁEZ, Declaración suscrita el 20 de mayo de 1761, publicada bajo el título *“Recepción de los Virreyes”* en la página 302 del *“Papel Periódico Ilustrado”*, Año I, Número 19, 20 de junio de 1882, Bogotá

guiente: Para el sitio de Fontibón se asignó al señor Don José Groot de Vargas, como Alcalde ordinario de primer voto, y para el sitio de Facatativá al señor doctor Don Francisco Moreno, abogado de la Real Audiencia y Alcalde ordinario. Al dicho sitio pasaron los embajadores de la Real Audiencia, Tribunal de cuentas, Ilustre Cabildo, demás Tribunales y Religiones, en donde hicieron el debido cumplimiento, y habiéndolos recibido Su Excelencia al día siguiente de llegado á Facatativá, en donde fué cortejado con todo lucimiento por el dicho señor Alcalde Moreno,—salió para el sitio de Fontibón en el coche que por el señor su antecesor se le tenía prevenido, y habiendo llegado S. E. al Puente Grande, le estaba esperando el señor Don José Groot, y parando el coche le dió la bienvenida, y correspondido que fué por S. E. montó á caballo tomando el estribo de la derecha, hasta llegar á la puerta de la Iglesia de Fontibón.—

Figura 59 - Fragmento de la declaración del escribano Francisco Navarro Peláez sobre la recepción al virrey de la Zerda

En el artículo *“Legado del arzobispo virrey”*, publicado en el BHA No. 181 de enero de 1927, Restrepo Tirado dice que tras renunciar a su cargo de virrey y encontrándose en Turbaco el 26 de enero de 1789, Caballero y Góngora resolvió ceder en favor de los arzobispos sucesores un coche y una berlina que poseía en su palacio de Bogotá. *“El coche era nuevo, de cuatro asientos, y la berlina de dos, forrados de nuevo y con todos sus cristales, de la fábrica de San Idelfonso (sic)”*.

Cuenta Ignacio Gutiérrez en sus crónicas³⁸⁷ que en 1791 circuló por primera vez en la capital el coche del Santísimo: *“En el primer domingo después de Pascua se celebraba la fiesta de Quasimodo. (...) D. Javier Vergara, que también había conducido la cuadrilla de los húsares en la jura de Carlos IV, sabía conducir con igual pompa su procesión predilecta; de tal suerte que mandó construir un elegante coche, que era tirado por dos mulas, con cochero vestido de rica librea, para que fuese sacado el Santísimo. El coche salió por primera vez en la procesión del 1° de mayo de 1791”*. También dice Gutiérrez, que en 1792 *“las gentes se divertían viendo pasar los tres únicos coches que, fuera de*

³⁸⁷ IGNACIO GUTIÉRREZ PONCE, *“Las crónicas de mi hogar o apuntes para la historia de Santafé de Bogotá”*, Papel Periódico Ilustrado, Año III, número 69, página 344, Bogotá, 25 de junio de 1884

*la carroza del Santísimo, había en la ciudad: el del Virrey, el del Arzobispo y el de la Jerezana, Doña Rafaela Isasi, esposa del Marqués de San Jorge*³⁸⁸.

En tiempos del virrey Mendinueta, Humboldt³⁸⁹ tuvo en la capital un recibimiento del que dejó constancia en la carta que escribió a su hermano en septiembre de 1801: *“Nuestra llegada a Santa Fe pareció una marcha triunfal. El arzobispo (Fernando del Portillo y Torres) nos envió su coche, y salieron a recibirnos los notables de la ciudad. Se nos ofreció un banquete a dos millas de la ciudad y entramos en ella con un séquito de más de sesenta personas a caballo. (...) El virrey, según la etiqueta, no debe comer con nadie en la ciudad; pero casualmente estaba en su casa de campo en Fucha y nos invitó a ella”*.

Transitar en coche o en carreta por Santa Fe y aún hasta los confines del altiplano era posible en el período colonial por la facilidad que ofrecía el terreno, pero alcanzar las riberas del río Grande en vehículos de ruedas era totalmente inviable. La descripción del recorrido del virrey Antonio Amar y Borbón rumbo a su posesión en Santa Fe, deja ver que en 1803 solo se podía llegar en coche desde la capital hasta la Boca del Monte (El Roble), unas leguas más adelante de Facatativá³⁹⁰: *“Llega el Virey (sic) sucesor al Aserradero, en donde estarán el Alcalde Ordinario de 2º Voto de Santa Fe, el Corregidor del Partido y otras gentes que le reciben y acompañan. No tiene que detenerse allí si no quiere, y sigue su camino hasta el parage (sic) llamado Boca del Monte (conocido también como El Roble y, actualmente, La Tribuna). En este sitio se hallarán el Oydor Embajador de la Audiencia, el del Virey actual, los de los demás cuerpos y la Alcaldesa (sic); todos reciben a los S. S. Virey y Vireyna (sic) vinientes, que dejan las caballerías y toman los coches entrando el Virey en el que le envía el Antecesor junto con el Oydor (sic) y el Embajador del Virey, y la Vireyna en el de la Alcaldesa, y también pueden admitir otras personas de su comitiva si gustan, y siguen a Facatativá procurando llegar entre once y doce de la mañana”*.

³⁸⁸ IGNACIO GUTIÉRREZ PONCE, *“Las crónicas de mi hogar o apuntes para la historia de Santafé de Bogotá”*, Papel Periódico Ilustrado, Año IV, número 83, página 179, Bogotá, 20 de enero de 1885

³⁸⁹ Ibidem 366

³⁹⁰ ANÓNIMO, *“Ceremonial formado el año de 1803, cuando entregó el mando el Excmo. Señor Don Pedro Mendinueta al Excmo. Señor don Antonio Amar”*, Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia, recopilados por Antonio B. Cuervo, Sección 2, Tomo IV, pp. 45-52, Imprenta de Zalamea Hermanos, Bogotá, 1894

10 Los caminos entre Bogotá y el río Magdalena en el siglo XIX y los primeros años del siglo XX

10.1 La herencia que recibió la República

El asentamiento de la capital del Nuevo Reino en la altiplanicie de la cordillera oriental hizo que durante los casi trescientos años del período colonial la supervivencia económica y administrativa del espacio neogranadino estuviera a merced de la posibilidad de establecer comunicaciones regulares con las plazas portuarias del Caribe, dando lugar, como antes se mencionó, a un determinismo en el trazado de ellas que obligó a orientar el tráfico interior en el sentido sur-norte siguiendo las rutas fluviales básicas, y que dificultaba las conexiones terrestres en sentido perpendicular, dados los obstáculos casi insuperables que presentaba en aquellos años la orografía del territorio.

Debido a ello, fue inevitable que las comunicaciones y el tráfico comercial entre Santa Fe y los demás circuitos económicos del imperio español siguieran el curso del río Magdalena, protagonista estelar del trazado vial del territorio neogranadino y ruta vital durante la etapa colonial. El itinerario desde el mar Caribe hasta la capital estuvo compuesto durante todo ese tiempo, como ya se ha visto, por dos tramos de desigual longitud, pero similar dificultad. El primero, fluvial, tenía un recorrido de unos 1.000 km; el segundo, bastante más corto, era terrestre y unía los puertos interiores del río con las distintas poblaciones de las zonas altas a través de sendas naturales y caminos de herradura (figura 60). El más importante de estos caminos, quedó dicho, fue el que unía a Honda con la capital (figura 61).

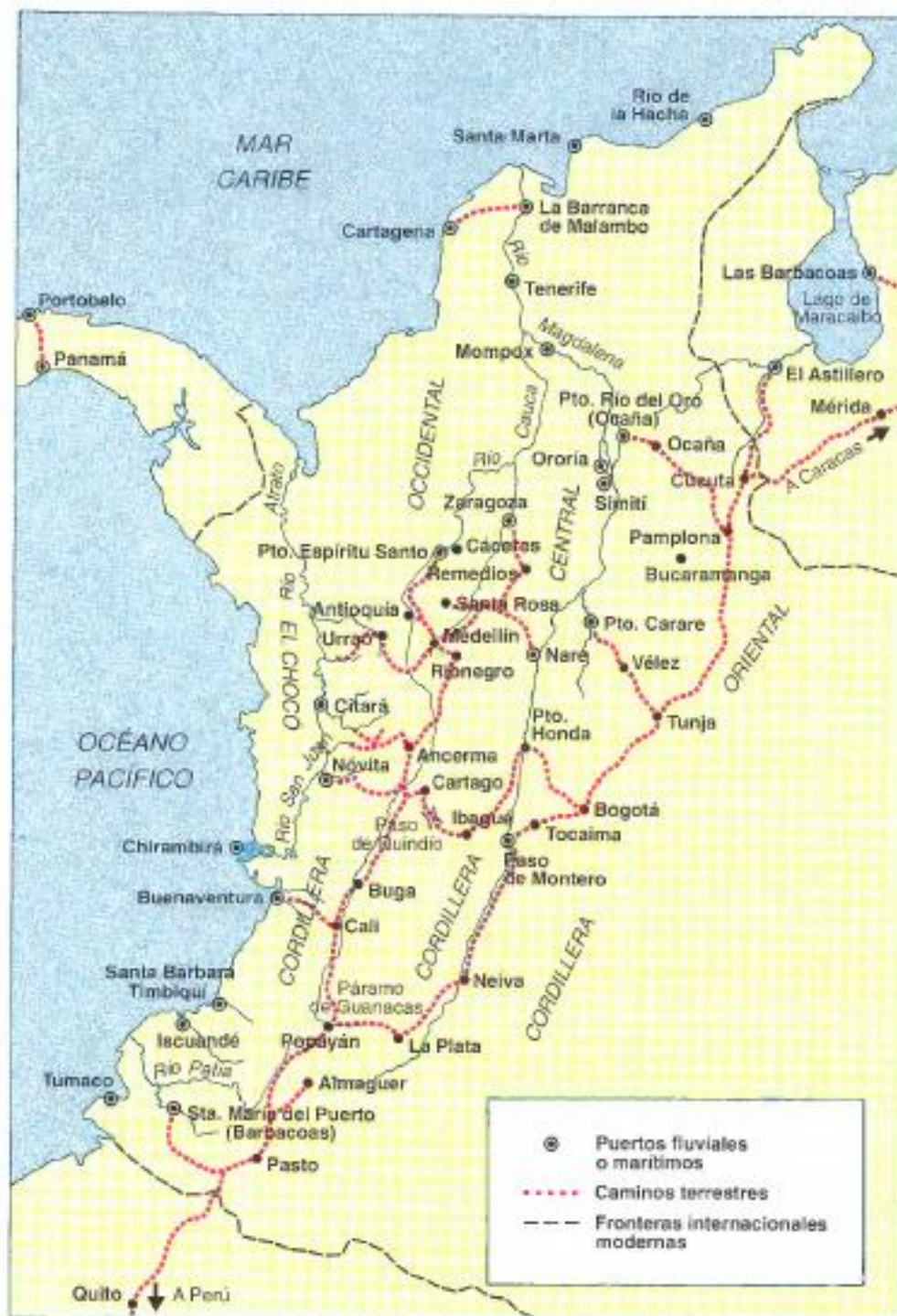


Figura 60 - Vías de comunicación en la Nueva Granada en los siglos XVII y XVIII³⁹²

³⁹² Ibidem 1

Aunque la independencia eliminó la explotación colonial y frenó la salida de capitales hacia España, la libertad política no resultó ser sinónimo inmediato de prosperidad económica y social. Muchas de las características del régimen colonial permanecieron inalteradas durante años: el sistema de impuestos continuó vigente de manera prácticamente intacta y el nuevo país siguió dependiendo de la explotación de las minas de oro para obtener divisas extranjeras, ante la falta de un desarrollo agrícola e industrial que permitiera el surgimiento de otros productos de exportación; todo ello agravado por unos sistemas de comunicación y transporte escasos y en pésimo estado. Sólo sería a partir de 1845 que se rompió con el pasado y el comercio hacia el exterior comenzó a superar los niveles de la época colonial.

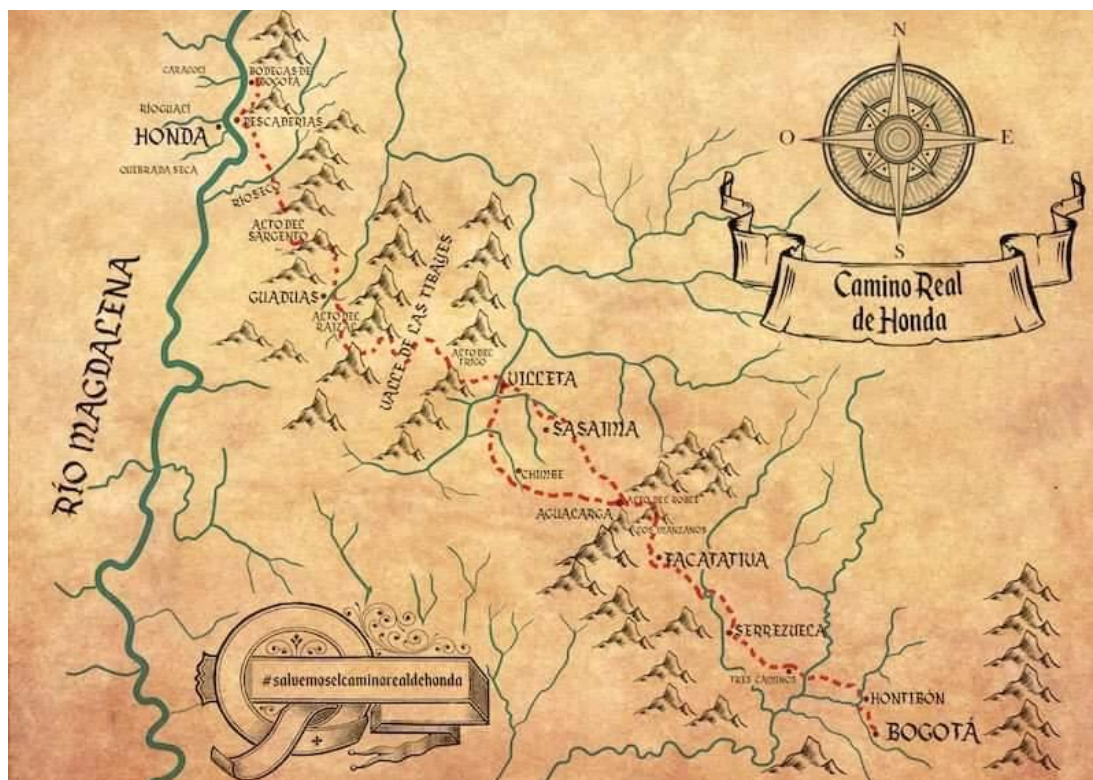


Figura 61 - El camino de Honda³⁹³

“Durante el siglo XIX el territorio colombiano estuvo en una situación desventajosa con respecto a su infraestructura de transporte. La mayor parte del comercio se llevó a cabo sin usar vehículos de ruedas, es decir, casi sin excepción, la totalidad del comercio era movilizado por mulas”³⁹⁴. Los patriotas

³⁹³ <https://tiberiomurciagodoy.blogspot.com/2020/06/mapa-del-camino-real-honda-santafe-por.html>

³⁹⁴ ANDREW PRIMMER, *“Historia económica del ferrocarril de Girardot: Un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930”*, Departamento de historia, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá D. C., 2013

no solo encontraron los caminos, ahora a su cargo, en un estado tanto o más lamentable que en los años postreros del siglo XVIII, sino que, además, la red existente no satisfacía la necesidad de establecer nuevas vías de comunicación que, desde el punto de vista económico y estratégico, permitieran el acceso hasta los confines de la naciente república, dado que la geografía del Nuevo Reino de Granada no había facilitado durante los siglos del asentamiento español un esquema amplio y fluido de comunicaciones terrestres. Pensando en ello, el Congreso de la naciente república poco tardó en expedir algunas directrices en materia de caminos que, aunque muy generales y más simbólicas que prácticas, ponían de manifiesto alguna preocupación por el asunto.

El 11 de octubre de 1821 el Congreso expidió una ley sobre uniformidad de pesos y medidas, tres de cuyos artículos se referían a *“los caminos públicos que se abran en Colombia en lo sucesivo”*, aunque no hizo una lista de ellos ni mencionó cuáles serían de responsabilidad de cada nivel de la naciente administración pública. Esta ley formó parte del diluvio de disposiciones que se promulgaron en aquel momento con el fin de dar cuerpo y orden a la nueva Nación que, por supuesto, no pasaban en ese momento de ser buenas intenciones. Los artículos sobre caminos de la ley eran utópicos en un grado tal, que fijaron el ancho de los futuros caminos públicos en *“veinticinco varas por lo menos, siempre que lo permita el terreno, y serán tan rectos como sea posible”*, en tanto que a los heredados de la Colonia *“se les dará el mismo ancho, siempre que no resulte un perjuicio notable a los propietarios”*. Adicionalmente, ordenaba a los gobernadores *“fijar en el término de cada legua un poste o señal que indique las distancias de un lugar a otro”*, y que en los cruces de caminos fijaran *“igualmente una tabla que manifieste a los transeúntes sus diferentes direcciones”*. Medidas todas ellas muy sanas y útiles, pero que ni siquiera dos siglos después se han convertido en realidad.

A esta primera ley siguió otra, del 31 de julio de 1823, *“Por la que se establecen las reglas que deben guardarse para la concesión de privilegios exclusivos; para la construcción de obras públicas a expensas del tesoro nacional; y sobre el modo de proceder en las indemnizaciones de propiedades que se destinan a usos públicos”*. En su artículo 19 estableció cuáles eran las obras públicas cuya ejecución correspondía al Gobierno Nacional, determinando, para el caso de los caminos, que serían aquellos *“que atravesando dos o más provincias terminan en las costas o en la capital de la República; los canales que sirvan*

para la comunicación de los dos mares; y la navegación de los ríos que atraviesan uno o más departamentos”.

Consolidada la emancipación, naciones europeas distintas de la madre patria, principalmente Gran Bretaña y Francia, enviaron a la América hispana emisarios, la mayoría disfrazados de científicos o de aventureros, que recorrían estos países palmo a palmo y después, como si fueran *influencers*, publicaban libros sobre sus experiencias a falta de redes sociales, aunque su misión encubierta consistía en calibrar la estabilidad política de estas regiones y presentar recomendaciones a sus gobiernos sobre la posibilidad de establecer relaciones comerciales provechosas para ellos.

Dada la importancia de las vías de comunicación para el establecimiento de relaciones comerciales, estos viajeros ponían especial esmero en la descripción de los caminos por los que transitaban. Como al llegar desde Europa atravesando el Atlántico, una de sus prioridades era alcanzar la capital de la nueva Nación, tras su arribo a la costa caribe accedieron al interior surcando el río Magdalena y ascendiendo luego al altiplano por algunos de los rústicos caminos heredados de los españoles. Casi todos dicen haber hecho el ascenso por el de Honda, lo que reflejaba, una vez más, la preponderancia de este sobre cualquier otra alternativa.

Uno de los primeros visitantes de alto rango fue el capitán Cochrane de la armada real británica, quien actuando como agente de la compañía Rundell Bridge y Rundell recibió del Congreso un privilegio para la pesca de perlas en las costas de Colombia el 6 de agosto de 1823. Como resultado de su estancia en el país, Cochrane publicó dos libros³⁹⁵ cuya zalamera dedicatoria a Bolívar no alcanza a disimular su falta de sinceridad: *“Dedico a Vuestra excelencia estos dos volúmenes, que contienen una delineación fiel del país emancipado por su patriotismo, y en rápido ascenso en rango y estimación entre los Estados del mundo, bajo vuestra protección”*. La dedicatoria remata con estas palabras en las que quedan expuestas las verdaderas intenciones de estos nuevos colonizadores, armados ya no con arcabuces sino con billeteras: *“En este país hay todas las facilidades para crear empresa y todas las perspectivas de éxito: el hombre solo desea configurar toda la máquina en movimiento, que ahora*

³⁹⁵ CAPT. CHARLES STUART COCHRANE, *“Journal of a residence and travels in Colombia during the years 1823 and 1824”*, Printed for Henry Colburn, New Burlington Street, London, 1825

está inactiva, pero que, con capital e industria, puede convertirse ventajosamente en productiva y creadora de riqueza”.

La siguiente es la descripción que hizo Cochrane del camino de Honda tras subir por él, el 20 o 21 de mayo de 1823: *“El placer que brindan las vistas que se abren a cada momento a medida que se asciende se ve muy disminuido por el impactante camino por el que se está obligado a transitar, estando la vida en peligro en cada momento si la mula da un paso en falso. Difícilmente puedo llamarlo camino, parece más bien el paso a través de un precipicio”.*

En la página 45 del segundo de sus libros, Cochrane encontró espacio para hablar de los caminos en general: *“en todo el vasto territorio de la República no hay un solo camino apto para carruajes. Todos los caminos son de herradura y muy malos, en particular en la estación lluviosa. Aunque es factible la construcción de caminos buenos y seguros, actualmente no es posible el paso de ningún coche una o dos millas fuera de Bogotá”.* También, dijo que *“en las zonas planas hay unos cuantos carros (de yunta) contruidos toscamente con ruedas macizas, los que se emplean para el transporte de madera, pero solo se pueden utilizar entre Facatativá y Bogotá y, aun así, quedan atrapados con frecuencia en el fango”.*

Otro súbdito británico, el coronel John Potter Hamilton, vino por la misma época que Cochrane buscando la apertura de relaciones económicas y políticas entre los dos países, como *“comisionado en jefe de su majestad británica ante la república de Colombia”.* En su indefectible libro de viaje³⁹⁶ cuenta que tardó seis semanas viajando Magdalena arriba en un champán y que, al emprender el ascenso desde Honda, *“el camino de mulas era tremendamente malo y discurría generalmente por el borde de precipicios escarpados”.* Al menos, se refirió en términos elogiosos al vehículo que utilizó para el transporte terrestre: *“Los viajeros pronto pierden el miedo, al descubrir que las mulas de este país son unos animales extraordinarios”.* La crónica de Hamilton incluye el grabado que muestra la figura 62, donde el personaje de la parte inferior derecha, vestido de manera afectadamente formal, mira aterrado el abismo que hay entre la roca sobre la que está parado y el camino que sigue hacia la capital. Quizás era el mismo Hamilton, quien en su rol de encargado de

³⁹⁶ JOHN POTTER HAMILTON, *“Travels through the interior provinces of Columbia in two volumes”*, John Murray, Albemarle Street, London, MDCCCXXVII

negocios consideraba con preocupación la posibilidad de que las valiosas mercancías traídas desde Londres pudieran caer por esos precipicios infinitos tras varios meses de costosa travesía. Contrastan en expresión e indumentaria los dos campesinos que suben tranquilamente por el camino, quienes en lugar de mirar aterrados el abismo transitan de manera natural.

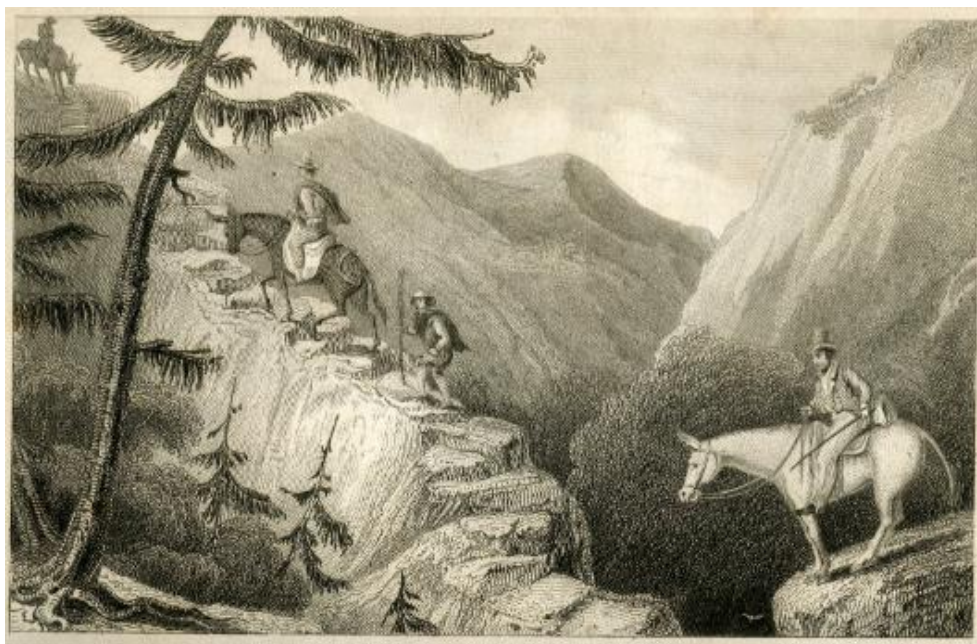


Figura 62 - Una vista del camino entre Honda y Bogotá

Otro visitante de similar idiosincrasia, aunque distinta procedencia, fue el súbdito francés Gaspard Mollien, diplomático y explorador según su currículo, miembro de una familia distinguida que tradicionalmente estuvo al servicio del poder de los gobiernos de turno, tanto de la monarquía francesa como de la primera república y del imperio napoleónico, para los que se encargaba de coordinar operaciones financieras, y cuya travesía por el país, en el mismo 1823, tuvo por finalidad, más que describirlo en un libro, hacer un reconocimiento del territorio virgen, con el propósito de identificar la existencia de materias primas y otros productos que pudieran ser comerciados con Francia. En su libro se pasó, no se sabe si de sincero o de imprudente, al describir la organización de la república como la de un país en ruinas, donde todas las cosas estaban por hacer, con una producción incipiente, condiciones sanitarias precarias y una escasa explotación de sus recursos naturales, mineros y agrícolas, entre otros. De él dijo Bolívar que *“es un europeo que presume de sabio, que le pagan para que desacredite a los nuevos Estados”*. Tan desafortunada pareció la opinión de Mollien sobre el nuevo país, que una

reconocida revista de su propia patria, la *Revue Encyclopédique*, al examinar la obra la encontró defectuosa por la parcialidad que el viajero dejó ver en contra de Colombia. El artículo de esta revista, publicado en noviembre de 1825 y traducido al español en el número 251 de la Gaceta Oficial de Colombia, publicada el 6 de agosto del año siguiente, concluye en estos términos (figura 63): “Mr. Mollien afecta siempre presentar el Estado bajo un punto de vista poco favorable; sospecha de la moderación de Bolívar y de los sentimientos republicanos del pueblo; según él, todo es precario, y las instituciones no tienen garantía alguna de estabilidad”.

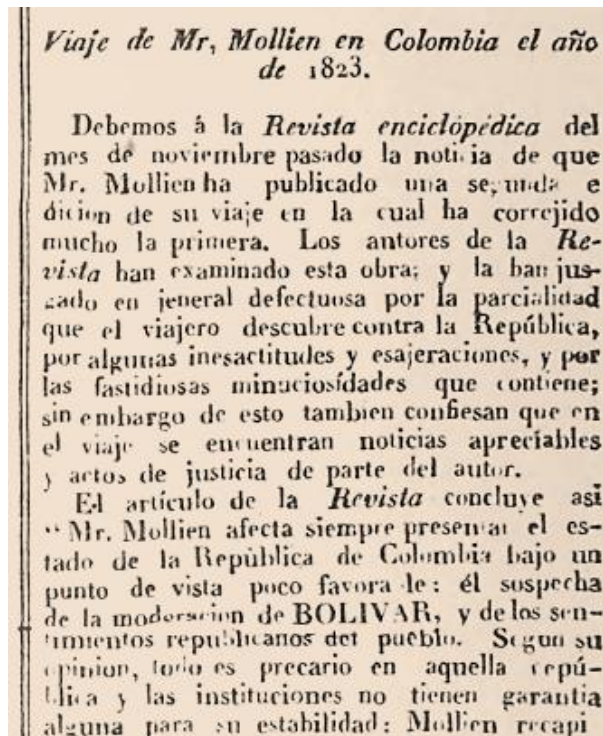


Figura 63 - Conclusión de la *Revue Encyclopédique* sobre el libro de Mollien

En la descripción sobre su viaje desde la costa hasta la capital, Mollien dejó perlas como esta: “No hay nada más espantoso que un viaje por el Magdalena”. Sobre el ascenso desde Honda dijo algo menos contundente: “Empezamos ... a subir, y aunque no dejaba de contemplar con espanto el declive de la cordillera, en la que me adentraba por primera vez en mi vida, mis temores fueron disminuyendo al darme cuenta del instinto de la mula que montaba. (...) Al día siguiente tuvimos que escalar el Alto del Sargento; y no he olvidado aún los sufrimientos que padecí”.

El paso por el Alto del Sargento entre Honda y Guaduas fue impactante para casi todos los viajeros. François Désiré Roulin, médico llegado a Colombia en noviembre de 1822 como parte de la Misión Boussingault³⁹⁷ para ejercer como profesor de anatomía y fisiología, dejó a la posteridad una acuarela con detalles muy parecidos a los del grabado de Hamilton (figura 64). A nivel interno, también se publicaron opiniones. El periódico bogotano El Neo-Granadino se refirió al paso del Sargento en los siguientes términos casi treinta años después, el 14 de julio de 1849: *“donde está el denominado ‘Sargento’ es necesario hacer una venia y confesar que aquello no era ni podía ser nunca un camino, y un camino el primero de la República. Solo por una costumbre o más bien por una burla se le podía dar aquel nombre. En toda su extensión se componía de barriales tan profundos que ni aun en tiempo de verano se secaban; y lo demás de unos despeñaderos que era necesario descargar los animales y pasar entre varias personas las cargas”*.

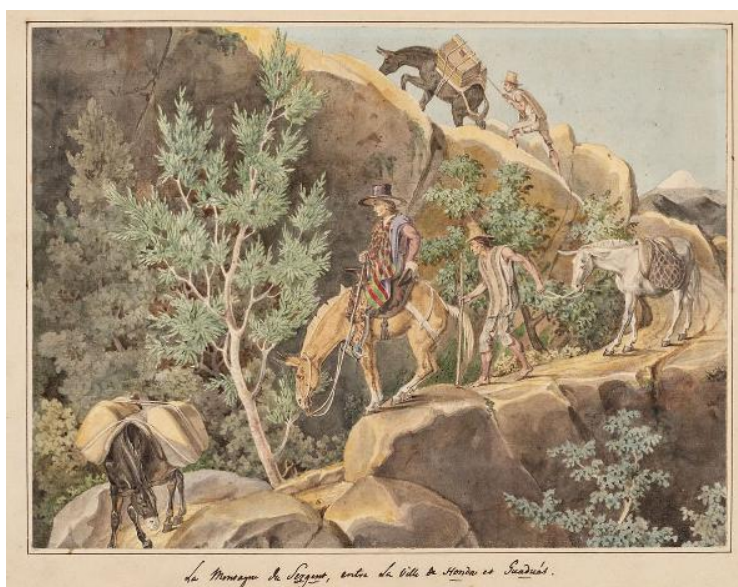


Figura 64 - Paso del Alto del Sargento en el Camino de Honda a Bogotá en 1823³⁹⁸

³⁹⁷ La “Misión Boussingault” (1822-1831) fue la primera que llegó a la Colombia independiente y, además, la única misión extranjera contratada para trabajar a órdenes del gobierno colombiano. Por las características de sus miembros y por sus cualidades científicas (mineralogía, química, ciencias naturales, medicina), la expedición fue un acontecimiento importante en la época y dejó una huella profunda en la ciencia y en la sociedad colombiana. Ref.: ARMANDO ESPINOSA B., “La misión Boussingault (1822-1831), sus resultados y su influencia en la ciencia colombiana”, Revista de la Academia Colombiana de Ciencias, Volumen XVIII, No. 68, mayo de 1991

³⁹⁸ FRANÇOIS DÉSIRÉ ROULIN, “La montagne du Sergent, entre la ville de Honda et Guaduas”, acuarela sobre papel, 1823, Colección de arte del Banco de la República, Número de registro: AP 4084

Otro súbdito francés, Alcide D'Orbigny, enviado por el Museo de Historia Natural de París en un supuesto viaje de exploración científica a la América del Sur, cuando apenas tenía veintidós años, también recorrió el camino entre Honda y Bogotá, posiblemente en 1827. En las memorias de su viaje, al que llamó *"pintoresco"*³⁹⁹, dice que *"El 1 de septiembre por la mañana cabalgamos siguiendo el camino del monte. Aquellas mulas tienen el paso sumamente seguro; y si bien el que no está habituado a su andar no puede menos que temer al verlas seguir el borde de unos precipicios cuya simple vista da vértigos; sin embargo, confortado desde luego no piensa más que en admirar lo imponente de aquellos sitios. (...) Pasada aquella venta, el sendero es a cada momento más escarpado y penoso. A medida que subíamos se hacían más y más sensibles los síntomas de la rarefacción del aire. La respiración era más breve y más pesada. Toda aquella senda estaba atestada de acemileros que subían o bajaban del monte. Muchas veces era preciso cruzarse en algunos puntos donde no parecía sino que el camino apenas podía dar paso a una caravana sola"*.

No faltó, sin embargo, quien se refiriera en buenos términos a la condición que presentaba el camino en el altiplano: *"Al descender de la ciudad al gran camino hacia el Magdalena, el campo presentaba una hermosa alfombra verde. El camino fue construido con gran habilidad y mano de obra bien dirigida; no podía tener menos de cien pies de ancho durante varias millas, y cada lado estaba ocupado por largos trechos de casas con techo de paja y tejas: las viviendas de los arrieros y labradores. (...) Cinco puentes de piedra cruzan las aguas en diferentes partes del camino. Uno de ellos, de tres arcos, es hermoso, y todos son de la mejor mano de obra"*⁴⁰⁰.

10.2 El camino de Carare en el siglo XIX y algunos años del XX

Cuenta Aquileo Parra en sus memorias⁴⁰¹ que tras *"un largo período de abandono, tal vez de olvido de aquel camino, por los años de 1835 y 1836 se dio principio a la fundación de plantaciones en las tierras bajas de Carare, y se*

³⁹⁹ D'ORBIGNY, J.B. EYRIES, *"Viaje pintoresco a las dos Américas, Asia y África"*, Tomo I, Imprenta y librería de Juan Olivares, Barcelona, 1842

⁴⁰⁰ Ibidem 326

⁴⁰¹ AQUILEO PARRA, *"Memorias (Comprenden de 1825 a 1876)"*, Publicadas por Diego Mendoza, Vicente Parra y Laureano García Ortiz, Imprenta de "La Luz", Librería Colombiana, Bogotá, 1912

restableció en esta vía el interrumpido tráfico, enviando nuevamente a Mompós cargamentos de azúcar, bocadillos, ropa de batán y cueros de res. Aunque de corta duración, fue este un período de renacimiento para el camino de Carare”.

Los recursos del Carare constituyeron entonces el factor que estimuló los procesos económicos y sociales en la zona por esa época. La región se convirtió en objeto de inversiones, incluido el mantenimiento del camino, lo que permitió el intercambio comercial entre las provincias nororientales y las del bajo Magdalena. El renovado impulso comercial experimentado en la Provincia fue el resultado de los esfuerzos que en los ámbitos político y económico desarrollaron las autoridades y algunos empresarios locales. Ejemplo de ello fue la comisión que la gobernación de Vélez otorgó al comerciante y aventurero bostoniano Agustín Leland –llegado al país en los años veinte, amigo del general Santander y cuyo nombre verdadero era Aaron Augustus Leland– para adelantar los estudios cartográficos y económicos necesarios para evaluar las posibilidades económicas de la región. Leland consignó los resultados de su estudio en un informe en el que destacó tres elementos básicos: El primero, se refería a las facilidades existentes para la comunicación de la Provincia con el río Magdalena, ya que el río Carare presentaba condiciones básicas para la navegación, como eran su profundidad, ancho y bajo caudal. En segundo lugar, destacó las condiciones favorables de la región para el desarrollo de la agricultura y la promoción de cultivos de cacao y algodón con fines de exportación y, en tercer lugar, destacó la posibilidad de la explotación de los recursos minerales, principalmente cobre y oro. Leland entregó con su informe un mapa de la región (figura 65).



Figura 65 - Carta de Carare elaborada por Agustín Leland en 1838⁴⁰²

A los logros comerciales que fueron facilitados por la región de Carare se sumaron nuevas inversiones económicas que se expresaron en la fundación de haciendas. El general Santander, que fomentó el mejoramiento del tránsito por el camino, inició a título personal y como adjudicatario de tierras baldías en la zona, la fundación de haciendas productoras de café y algodón en el sitio llamado *Cabeceras*. Manuel María Zaldúa y Aquileo Parra, de quienes se habla más adelante, también formaron parte de este grupo de empresarios amigos del camino de Carare.

El 4 de octubre de 1833 la cámara provincial de Vélez mandó abrir de nuevo el camino, pero habiendo sido insuficientes los recursos acordados para ello, el gobernador de la provincia solicitó en préstamo del gobierno nacional mil quinientos pesos de los fondos comunes, comprometiéndose a reintegrarlos con el producto de la venta de la mitad de sus ejidos y con el sobrante de los fondos municipales⁴⁰³. En su exposición del 2 de marzo de 1835 al Congreso Constitucional, el Secretario de Interior y Relaciones Exteriores, Lino de

⁴⁰² AGN, <https://tesorosdocumentales.archivogeneral.gov.co/view/4530/mapa-hidrografico-de-la-zona-del-carare?offset=5031&limit=25>

⁴⁰³ "A la cuestión", El Relator, periódico político, literario y noticioso, Número 27, Bogotá, 7 de agosto de 1877

Pombo, informó que el camino, que fue *“ausiliado (sic) por el tesoro en 1833, está ya transitable i empieza a poblarse”*⁴⁰⁴. No menciona, sin embargo, las obras que se adelantaron para hacerlo transitable.

En 1836, el mismo Pombo cuenta que la cámara provincial de Vélez *“eximió de todo impuesto las cargas de frutos o manufacturas nacionales que transiten por el camino de Carare”*, y en su informe de 1837⁴⁰⁵ menciona que *“Respecto de los caminos de Chucuri y Carare, las noticias que tiene el Ejecutivo son muy lisonjeras: están transitables en toda su extensión: por ellos se hace ya un regular tráfico que ha vivificado la industria de los territorios adyacentes, y que ha atraído pobladores y cultivadores a fértiles baldíos en donde jamás había resollado el golpe del hacha, ni se había estampado la huella del hombre”*.

En el informe del 2 de marzo de 1838, el último que presentó Pombo como secretario, dice que *“El gobernador de Vélez, a quien se pidieron circunstanciadas noticias con respecto a la importante ruta de Carare, tan favorecida por la Nación, dice con fecha 16 de enero que el camino de este nombre se halla en excelente (sic) estado desde la ciudad de Vélez hasta el sitio denominado Lado grande, en una extensión (sic) de doce leguas, perfectamente abierto sobre terrenos limpios i poblados, con calzada de piedra en su mayor parte, buenos desagües, i puentes anchos y sólidos; que las seis leguas restantes hasta el puerto, aunque desmontadas i transitables, necesitan todavía de constantes esfuerzos para que queden de permanente buen servicio, por corresponder a lo más bajo del terreno; que el presidio urbano trabaja de continuo en la perfección de dicho camino; que se encuentran en él casa de posada, i buenos pastos para las recuas; i que en los terrenos adyacentes hai (sic) muchas nuevas plantaciones, doce establecimientos agrícolas considerables, i como diez i seis mil árboles de cacao o veinte mil de café próximos a fructificar”*⁴⁰⁶. Mejor dicho, ¡digno de mostrar!

⁴⁰⁴ LINO DE POMBO, *“Esposicion (sic) del Secretario de Estado, en el despacho del Interior y Relaciones Exteriores (sic) del Gobierno de la Nueva Granada al Congreso Constitucional del año 1835, sobre los negocios de su Departamento”*, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1835

⁴⁰⁵ LINO DE POMBO, *“Esposicion (sic) del Secretario de Estado, en el despacho del Interior y Relaciones Exteriores (sic) del Gobierno de la Nueva Granada al Congreso Constitucional del año 1837, sobre el curso i estado de los negocios de su Departamento”*, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1837

⁴⁰⁶ LINO DE POMBO, *“Esposicion (sic) del Secretario de Estado, en el despacho del Interior y Relaciones Exteriores (sic) del Gobierno de la Nueva Granada al Congreso Constitucional del año 1838, sobre el curso i estado de los negocios de su Departamento”*, Imprenta de Nicomedes Lora, Bogotá, 1838

O las noticias lisonjeras que recibió Pombo en 1837 y 1838 no estaban muy ajustadas a la realidad o la atención que recibió el camino en los años posteriores fue deficiente en grado sumo, por cuanto su estado era realmente lamentable a mediados del siglo, al tenor del informe que rindió Agustín Codazzi al Secretario de Relaciones Exteriores el 18 de marzo del 1850⁴⁰⁷: *“Un camino de cuevas y estribos tan seguidos y escarpados, por serranías de formación caliza alternando con greda y muy poca sílex, no es ni puede ser sino una serie de fangales tremendos, de manantiales perennes que aflojan y hundén el suelo en términos que se han visto precisados a formar estrechas calzadas de grandes piedras y maderos atravesados, y construir de trecho en trecho una especie de puentes sin estribos ni desagües, compuestos de troncos tendidos sobre lo más profundo de los tembladores. Sin embargo, esas composiciones que datan de mucho tiempo atrás no han mejorado la vía, porque las piedras mal dispuestas, demasiado grandes y muy inclinadas, a veces en forma de escalones por lo pendiente del terreno, no permiten a las bestias hallar puntos de apoyo en la subida ni en la bajada, resbalando sobre aquellas lajas húmedas y lisas con manifiesto peligro de caer. (...) hombres de a pie y a caballo que venían con nosotros todos cayeron; una carga de solo tres arrobas cayó también y todas nuestras mulas salieron con las patas peladas y el casco adolorido”*.

Es de anotar que en 1838, último año de Pombo como secretario, el Congreso de la Nueva Granada había expedido un decreto legislativo (el 28 de mayo) concediendo a la persona o compañía nacional o extranjera que se hiciera cargo de la empresa, un *“privilegio exclusivo para mejorar la navegación del río Carare en la provincia de Vélez, desde su desembocadura en el Magdalena hasta el puerto denominado de Carare, y para la conclusión y perfección del camino desde el puerto de los Botes hasta la ciudad de Vélez”*. Tres días después, el presidente José Ignacio de Márquez firmó un decreto ejecutivo reglamentando el anterior y fijando el 28 de noviembre como fecha límite para la entrega de propuestas en la Secretaría del Interior y Relaciones Exteriores. En su informe del 2 de marzo de 1839 al Congreso Constitucional, el nuevo secretario, Pedro Alcántara Herrán, dejó a un lado los elogios sobre el camino y, sobre él, solamente mencionó que *“El Poder Ejecutivo invitó oportunamente para que se le dirijiesen (sic) propuestas sobre los privilegios que ofrecen los*

⁴⁰⁷ AGUSTÍN CODAZZI, *“Informe sobre la actual vía del Carare i la nueva que se propone”*, Gaceta Oficial, No. 1.131, Bogotá, jueves 20 de junio de 1850

decretos lejislativos (sic) de 1 y 28 de mayo de 1838; mas no ha habido hasta ahora quien solicite alguno de ellos"⁴⁰⁸. La otra invitación que se menciona, del 1 de mayo, se refería a la concesión de un privilegio para la apertura de un camino de Cañasgordas al río Guacubá.

Organizado un poco más el país, correspondió al gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera sancionar la ley del 7 de mayo de 1845 "*sobre caminos nacionales*", reglamentada por el decreto del 16 de junio del mismo año; reformada luego por la ley del 16 de abril del año siguiente y adicionada por la ley del 9 de junio de ese mismo 1846. Este conjunto de normas constituyó, sin duda, el primer intento de elaboración de un plan vial más o menos integrado de la Nación (llamada en ese instante *República de la Nueva Granada*). Su finalidad era buscar la unión de la capital con los mares y las fronteras terrestres. El artículo primero de la ley del 7 de mayo de 1845 (figura 66) fijó una lista de caminos, determinó que ellos eran "*nacionales*" y que su "*apertura, composición, mejora y conservación se harán según las órdenes que dictare el Poder Ejecutivo*".

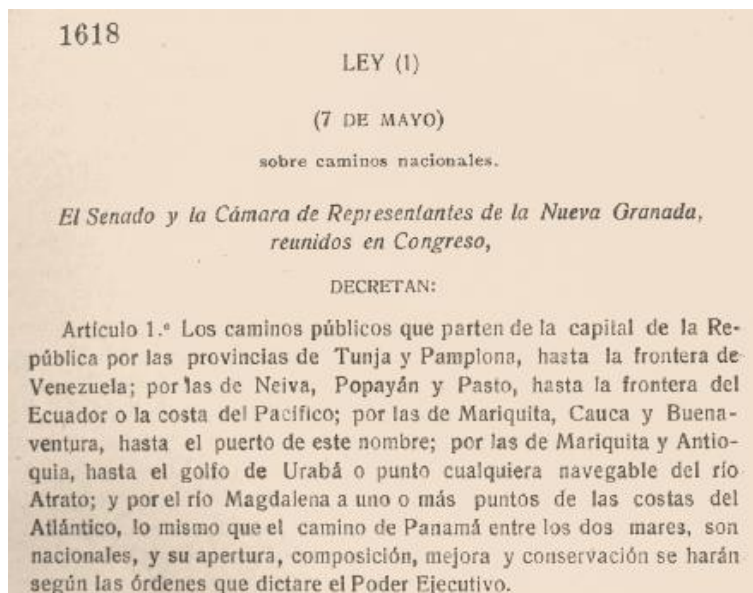


Figura 66 - Primer artículo de la ley del 7 de mayo de 1845 sobre caminos nacionales

⁴⁰⁸ P. A. HERRÁN, "*Exposición (sic) del Secretario de Estado, en el despacho del Interior y Relaciones Exteriores (sic) del Gobierno de la Nueva Granada al Congreso Constitucional del año 1839, sobre el curso i estado de los negocios del Departamento de su cargo*", Imprenta de N. Lora, Bogotá, 1839

El decreto reglamentario del 16 de junio de 1845 (figura 67) definió, en sus primeros seis artículos, los sectores comprendidos en cada uno de los caminos fijados en la ley del 7 de mayo. El camino de Carare no figuró en ese listado.

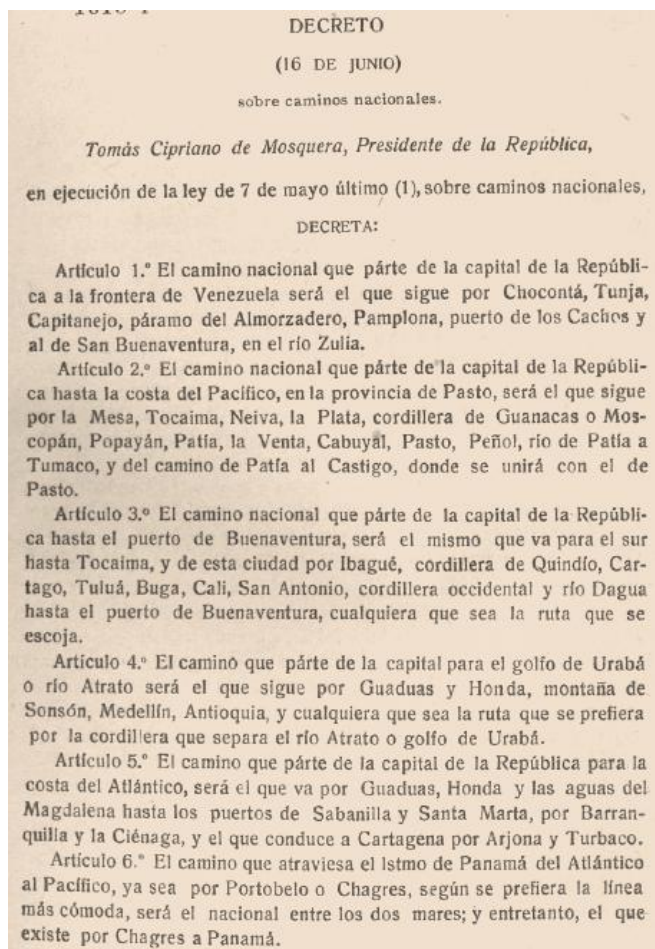


Figura 67 - Definición de los sectores comprendidos dentro de los caminos nacionales

La ley reformativa del 16 de abril de 1846 tan solo alteró la del 7 de mayo del año precedente en el sentido de incluir un artículo autorizando la contratación de personal extranjero práctico en trabajos de caminos; pero en la ley del 9 de junio ya aparecieron las manos clientelares de algunos congresistas, entre ellos los afines a la región de Vélez y el Carare, quienes hicieron adiciones a la ley del 7 de mayo de 1845 ajustándola a la medida de sus aspiraciones. Así, su artículo 1º autorizó al gobierno nacional para “contratar la construcción de nuevas vías de comunicación entre diferentes puntos de la República haciendo otras o mayores concesiones que las expresadas en el artículo 11 de la ley de 7 de mayo de 1845”, y el artículo 4 incluyó una lista de los caminos cuya

construcción debería acometerse a la mayor brevedad, en la que no podía faltar *“el de la provincia de Vélez al Magdalena”*.

Un decreto ejecutivo del 7 de agosto de 1846 unificó las reglamentaciones de las leyes del 7 de mayo de 1845 y del 9 de junio de 1946, y determinó, en su artículo 7º, que el camino de Vélez al Magdalena era nacional.

Manuel María Zaldúa, quien fuera gobernador de la provincia de Vélez desde 1847, fue otro empresario destacado de la región del Carare. A poco de posesionado en la gobernación, dirigió un oficio al Secretario de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas, publicado en la Gaceta de la Nueva Granada No. 891 del 4 de julio de 1847, dando cuenta de la elaboración una *“carta del camino nacional que en esta provincia es conocido con el nombre de Carare, con el objeto de promover por cuantos medios me fuera posible su apertura, ... porque me he propuesto trabajar sin economía de sacrificios por el adelanto i mejora de la provincia, ... y convencido de que este es el mejor medio de sacarla de la postración en que se halla, siendo a la vez de grande utilidad a las demás provincias del interior i por consiguiente para la Nación entera”*.

En un documento que redactó casi treinta años después⁴⁰⁹, Zaldúa declaró que su período constitucional como gobernador de la provincia de Vélez terminaba con el del Presidente de la República (Tomás Cipriano de Mosquera) el 31 de marzo de 1849, y que *“el benemérito e inmaculado General José Hilario López, me reeligió para Gobernador de la misma provincia de Vélez, siendo el único Gobernador de las veinte provincias que existían entonces, a quien le cupo tan distinguido y señalado honor”*; reelección que aceptó gustoso y ejerció por algunos meses, *“al cabo de los cuales renuncié el destino para atender exclusivamente a la empresa de abrir el camino del Carare, que estaba ya a mi cargo”*.

Esta declaración de Zaldúa evidencia que la palabra incompatibilidad⁴¹⁰ no formaba parte de su diccionario y quizá tampoco de la ley neogranadina, pues reconoció, con toda tranquilidad, que ejercía el cargo de gobernador de la

⁴⁰⁹ MANUEL MARÍA ZALDÚA, Informe suscrito el 26 de abril de 1875, disponible en:

<https://redaprende.colombiaaprende.edu.co/recursos/colecciones/XPEAPUL20JW/50LQENIHQ16/2188>

⁴¹⁰ Según la definición que aparece en el Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española, de Ramón Joaquín Domínguez, jurídicamente el término incompatibilidad significaba *“imposibilidad legal de desempeñar, poseer o gozar a la vez diferentes cargos, fundada en principios de buena administración de sana moral”*

provincia de Vélez al mismo tiempo que era el contratista del camino de herradura de Carare. De hecho, lo había reconocido sin ambages en el mismo 1849. En la Gaceta Oficial No. 1.070 del 2 de septiembre de ese año aparece un oficio que le dirigió al secretario de Relaciones Exteriores, donde afirma que con el fin de salvar el proyecto del camino, *“El último esfuerzo que me restaba por hacer en este asunto de interés público era acometer la empresa presentándome yo mismo como contratista para la ejecución de la obra; así lo verifiqué celebrando el contrato para la apertura i conservación del camino que parte de esta ciudad i termina en el camino. El objeto que tuve en mira al contraer este comprometimiento, más bien que cálculos pecuniarios, que otro como yo ha podido hacer, fue principalmente el que la provincia de Vélez llegase a gozar de las ventajas con que la halaga esta nueva e importante vía de comunicación, única esperanza que puede fundar un próspero porvenir. Tal es la historia i el objeto del contrato de 28 de marzo publicado en la Gaceta oficial 1.041, cuyos antecedentes paran en la Secretaría del cargo de U”* (figura 68).

Incluso, el contrato pertinente con el gobierno nacional lo suscribió en una fecha en que todavía era el gobernador de la provincia durante su primer mandato: *“Fue aquí el 28 de marzo que celebré el contrato para la apertura del camino nacional del Carare, ... la antevíspera de que terminara el período para que había sido nombrado (por Mosquera) Gobernador de esa provincia. Era a la sazón Secretario de Relaciones Exteriores i Mejoras Internas el malogrado señor Doctor Cerbeleón Pinzón, uno de los más ilustres hijos de la provincia de Vélez, y con él, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, celebré el contrato de 28 de marzo de 1849 para la apertura del camino de Carare, publicado en la ‘Gaceta Oficial’ número 1.041”, del jueves 3 de mayo de 1849.*

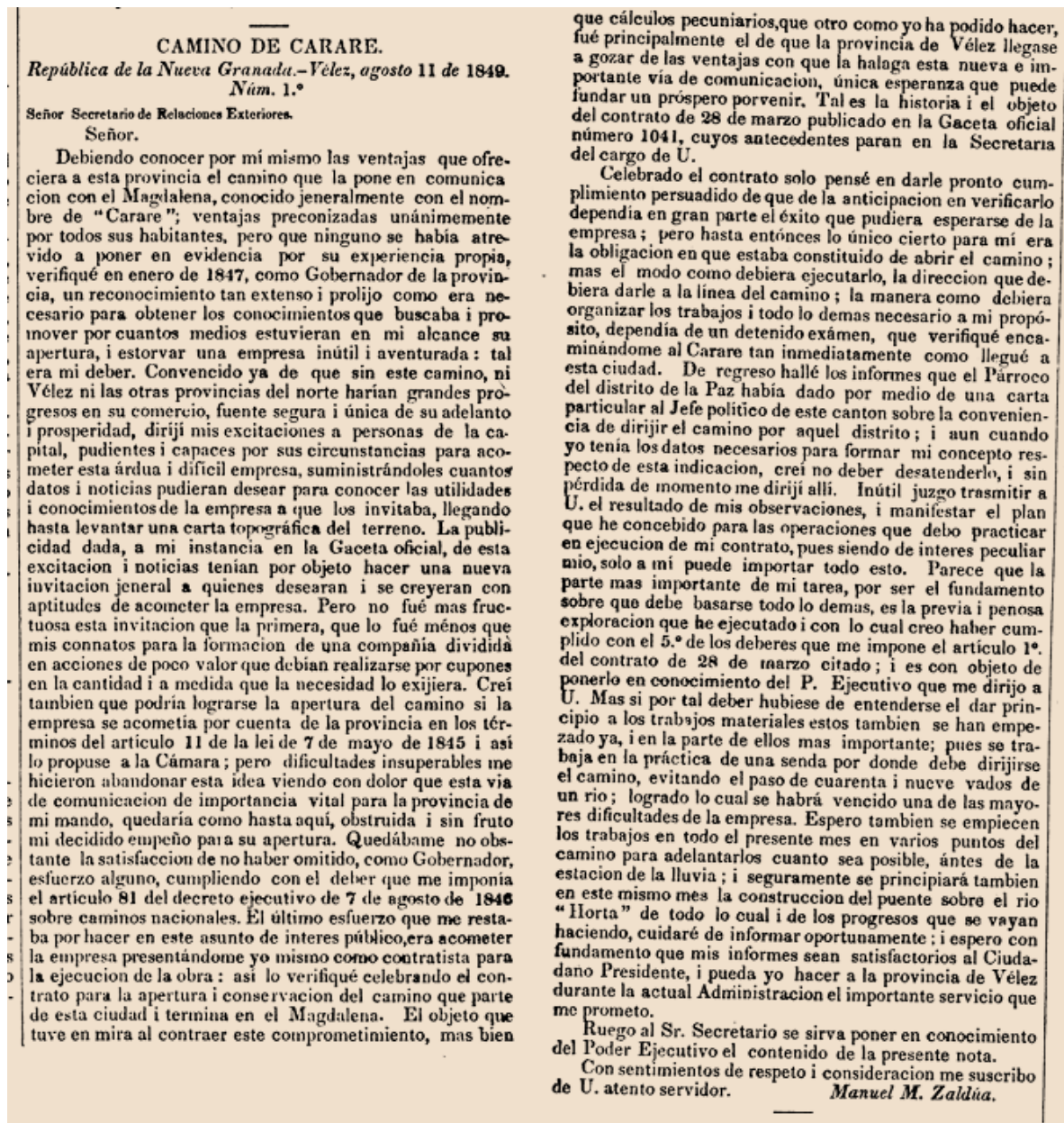


Figura 68 - Carta dirigida por Zaldúa al secretario de Relaciones Exteriores el 11 de agosto de 1849

Como lo muestra la figura 69, el compromiso de Zaldúa fue construir el camino desde Vélez hasta el puerto de Bodegas en el río Carare, en un ancho mínimo de ocho varas, más dos de desmonte a cada lado y los desagües necesarios; un puente de cal y canto sobre el río Horta; edificar depósitos, tambos y posadas en toda la extensión del camino y conservarlo por cincuenta años. A cambio, el Poder Ejecutivo le aseguraba cierta cantidad de dinero, el cobro de algunos derechos por el uso del camino y por el transporte de cargas, así como sesenta mil fanegadas de tierras baldías en sitios que Zaldúa eligiera.

CONTRATO

para la apertura de un camino de herradura desde la ciudad de Vélez hasta el puerto de Bodegas en el río de Carare.

Cerbleon Pinzon, Secretario de Relaciones Exteriores, autorizado por el Poder Ejecutivo, i Manuel M. Zaldúa, hemos celebrado el siguiente contrato:

Art. 1° Manuel M. Zaldúa se compromete a abrir un camino de herradura desde la ciudad de Vélez por la línea del camino nacional, hasta el puerto de Bodegas en el río Carare:

1° Dicho camino tendrá ocho varas de ancho, por lo ménos, i además dos varas de desmonte a cada lado, con los desagües que sean necesarios.

2° A construir un puente en el río Horta sobre estribos de calicanto, por cualesquiera de los métodos nuevamente introducidos; i los demas puentes necesarios sobre los otros rios i quebradas del tránsito:

3° A edificar los depósitos, tambos i posadas que se necesiten en toda la estension del camino:

4° A conservar el camino en buen estado por cincuenta años:

5° A empezar la apertura del camino en todo el corriente año.

Art. 2° Además de esto, el contratista ofrece espontáneamente facilitar la navegacion del Carare, construyendo tambos, almacenes i depósitos en las riberas de dicho rio desde el puerto de Bodegas hasta la desembocadura del mismo en el Magdalena. También ofrece el contratista obligarse a trasladar cualesquiera cargas de peso de 8 arrobas desde la ciudad de Vélez hasta la confluencia del Carare con el Magdalena, i viceversa, a razon seis pesos de (6 \$) carga bajando el rio, i ocho pesos (8 \$) subiéndolo. Dicha obligacion tendrá efecto tan luego como esté abierto el camino.

Art. 3° El Gobierno, en virtud de lo que dispone el artículo 5° de la lei de 9 de Junio de 1846, toma acciones en esta obra hasta por la cantidad de 80.000 reales decretada por el artículo 4° de la propia lei para la apertura del mencionado camino.

Art. 4° El número de las acciones que correspondan al Gobierno se fijará en proporcion a la suma con que contribuye, i al total costo de la obra.

Art. 5° Para el pago de los 80.000 reales estipulados por el artículo 3° contratará el Gobierno un empréstito, de conformidad con lo que dispone el artículo 5° de la lei citada; lo cual se hará por la Secretaría de Hacienda, tan luego como este contrato sea aprobado por el Poder Ejecutivo.

Art. 6° El Poder Ejecutivo por su parte se obliga a conceder al contratista:

1° La facultad de cobrar por cincuenta años los derechos establecidos por el artículo 40, lei 2.ª, parte 2.ª, tratado 1.ª de la Recopilacion Granadina.

2° La propiedad de sesenta mil fanegadas de tierras baldías en los sitios que designe el contratista.

3° La parte del trabajo personal subsidiario de los distritos por los que pase el camino, i que pueda destinarse a este objeto conforme a la lei.

Art. 7° El Gobierno como empresario cede en favor de Zaldúa la parte que pudiera tocar al mismo Gobierno por derechos de peaje, pontazgo, pasaje i navegacion durante los cincuenta años por los cuales Zaldúa se compromete a conservar en buen estado el camino; e igualmente le cede exclusivamente las tierras baldías que se conceden por el número 2.ª del artículo anterior. Tal cesion la hace el Gobierno en atencion a que Zaldúa presta por sí solo la fianza, pone su industria personal, i se obliga igualmente por sí solo a conservar en buen estado el camino por el tiempo expresado.

Art. 8° Manuel Maria Zaldúa asegura la cantidad de 80.000 reales con que contribuye el Gobierno, con una fianza a satisfaccion del mismo Gobierno. Dicha fianza se cancelará proporcionalmente, a medida que se vaya entregando el camino.

Art. 9° El presente contrato, ántes de llevarse a efecto, se someterá a la aprobacion del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos dos de un tenor en Bogotá a 26 de marzo de 1849.

C. Pinzon.

Manuel M. Zaldúa.

Bogotá, 28 de marzo de 1849.

Apróbado; entendiéndose que la fianza debe prestarse en fincas raices que excedan en una tercera parte la cantidad que debe asegurarse; i que se preste dentro de sesenta dias.—T. C. DE MOSQUERA.

El Secretario de Estado del despacho de Relaciones Exteriores, C. Pinzon.—Manuel M. Zaldúa.

Figura 69 - Contrato de Zaldúa para construir un camino de herradura desde Vélez hasta el puerto de Bodegas en el río Carare

En enero de 1850 inició actividades de campo la famosa *Comisión Corográfica* a cargo de Agustín Codazzi. Posiblemente, el primer informe que entregó Codazzi al Secretario de Mejoras Internas haya sido uno titulado "*sobre la vía actual de Carare i uno que se propone*", suscrito en Vélez el 18 de marzo de ese año y publicado en la Gaceta Oficial, para conocimiento del público, el 20 de junio siguiente (figura 70).

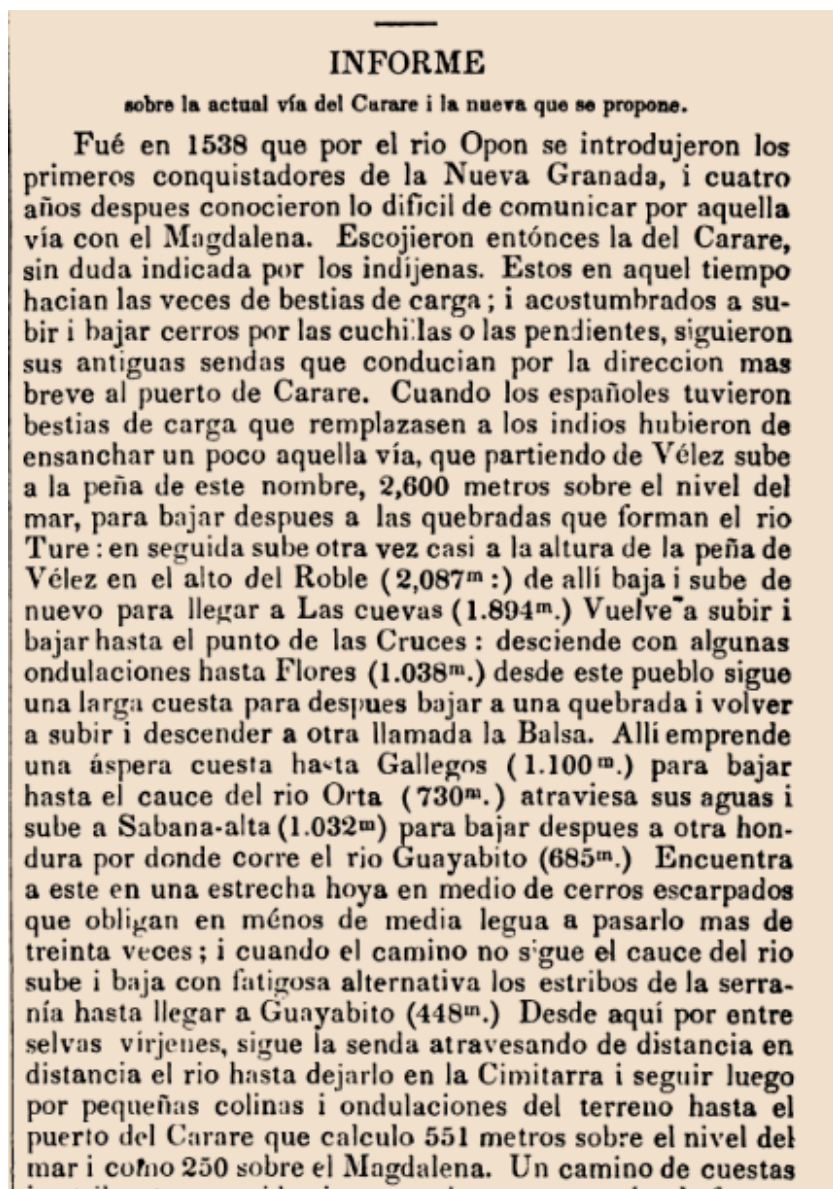


Figura 70 - Primeros renglones del informe de Codazzi, publicado en la Gaceta Oficial No. 1.131 del 20 de junio de 1850

El informe de Codazzi describe de manera cruda las penalidades a que se veían sometidos hombres y bestias al transitar por el camino, y menciona que *“de Vélez al puerto hay solo 19 y media leguas granadinas (algo menos de 100 km) y a veces las cargas gastan diez o doce días”*. Su examen del terreno le permitió descubrir y proponer *“una vía cómoda, llana, sana para llegar al Carare”* por la hoya del río Orta u Horta.

En su informe, Codazzi dedica unos párrafos al *“ilustrado i patriota Dr. Zaldúa”* y asegura que la composición del camino que está llevando a cabo *“en nada*

mejorará la vía, ... pues que cada invierno destruirá las obras del verano en un camino de suelo ingrato, lavado por torrentes que arrastrarán cualquier superestructura, i minado por aguas subterráneas inagotables”.

Dice, en seguida, que estudió “cuidadosamente el territorio comprendido entre Vélez i el puerto de Carare” y que, “de este estudio y de mi larga experiencia en la materia he sacado el convencimiento de la practicabilidad de un verdadero camino de comercio, que con el tiempo sea capaz de mejorarse hasta admitir carruajes”. El informe describe detalladamente el camino alternativo que propone, presenta su presupuesto, calcula la logística requerida y menciona haberlo plasmado en un mapa (figura 71).



Figura 71 - El camino propuesto de Vélez a Puerto Carare en el mapa corográfico de Agustín Codazzi⁴¹¹

⁴¹¹ AGUSTÍN CODAZZI, “Mapa corográfico de la provincia de Vélez levantado de orden del Gobierno” (fragmento), 1850

<http://consulta.archivogeneral.gov.co/ConsultaWeb/imagenes.jsp?id=3256986&idNodoImagen=3256987&total=1&ini=1&fin=1>

En una crónica sobre el viaje que hizo en 1850 acompañando a Codazzi, Manuel Ancízar⁴¹² cuenta sobre el camino entre Vélez y el Carare que *“pasado el pueblo (Flores) empieza la soledad. (...) el camino cesa de ser una vía transitable i comienzan en continua sucesión las subidas i bajadas por cerros abruptos, gredosos i constantemente empapados en lo alto por las lluvias, i en lo bajo por manantiales que aflojan el terreno formando pantanos pegajosos en que las bestias se hunden i fatigan, i pierden hasta el instinto de elegir lo menos peligroso. (...) Por lo tanto, es un delirio creer que esta pueda ser la vía mercantil en que Vélez funda sus esperanzas: es ocioso pensar en mejorarla sin variar de ruta. La rara perseverancia, la actividad i el empeño del Sr. M. M. Zaldúa, encargado de la composición de este camino, nada podrán jamás contra obstáculos invencibles para quien no tiene a la mano sendos miles de pesos, porque sin una gran suma de industria i de recursos, los cerros gredosos y los minadores manantiales se burlarán de cuantos esfuerzos se hagan para dominarlos permanentemente”*. Y refiriéndose a Vélez, dice: *“Vélez, capital de una provincia riquísima en minas, en agricultura, en maderas, bálsamos i resinas de toda especie, poblada de jentes industriosas, honradas i pazíficas, tiene el aspecto de una ciudad decadente i aletargada, extraña e indiferente al progreso jeneral de la República. La causa principal de esta parálisis es la falta de un buen camino que ponga en comunicación el centro de la provincia con el Magdalena”*.

Schumacher⁴¹³, biógrafo de Codazzi, dice, en relación con este periplo, que *“el 13 de enero (de 1850) alcanzó la comisión a Chiquinquirá”* y que, a continuación, y sin citar fechas, *“De este lugar comercial, adelantado por causa del contacto con gentes forasteras, se hicieron varias excursiones, especialmente a las dos gigantescas moles de granito de Fura y Tena”*; que *“después se dirigieron por el valle del río Suárez, pasando por una de las antigüedades más conocidas de Nueva Granada, la enorme roca cerca de Saboyá”*. Más adelante dice que tras este dilatado recorrido, *“establecieron su campamento en el punto de partida del antiguo camino de Carare u Opón al Magdalena, por la reapertura del cual había abogado en vano durante muchos años el ya nombrado Zaldúa. Guiados por José Landázuri, se internaron por la inhospitalaria región montañosa del Carare hasta un caserío de indios donde*

⁴¹² MANUEL ANCÍZAR, *“Peregrinación de Alpha”*, pp. 97-98, Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá, 1853

⁴¹³ HERMAN (sic) ALBERT SHUMACHER (sic), *“Biografía del general Agustín Codazzi”*, traducida por Francisco Manrique, aumentada con notas, documentos y cartas, por Constanza Codazzi de Convers en 1912, Academia Nacional de Historia, Boletín de historia y antigüedades, Número 99, página 188, Bogotá, agosto de 1913

principiaba a divisarse el valle. Codazzi y Ancízar pagaron esta empresa con una enfermedad que les duró casi tres semanas, y que sufrieron en Vélez, en casa de José Gooding. El 5 de febrero se hallaban en el Socorro, desde donde emprendieron un viaje de un mes entre Simacota y Zapatoca". (...) Entonces se fijó la desembocadura del río Chicamocha en el Suárez como uno de los más importantes puntos de toda la topografía de esas regiones, y se hizo la mensura de la hoya del río de Charalá a San Gil. (...); luego el camino desde el Socorro los condujo hacia la Provincia de Soto, y a su mejor parte, ciertamente, donde las principales poblaciones, Piedecuesta, Girón y Bucaramanga, estaban progresando notablemente en comercio y tráfico".

En el relato de su libro, Ancízar⁴¹⁴ es más rácano que Schumacher en cuanto a fechas, pero su descripción sobre la primera parte de su *peregrinación* da a entender que el viaje desde Chiquinquirá hasta Fura y Tena duró cinco días (no es posible deducir cuántos tardaron en el regreso debido a la falta de información) y, además, que la convalecencia en la casa del señor Gooding en Vélez, luego de la visita al camino de Carare, fue de veinte días (las tres semanas mencionadas por Schumacher), tras los cuales emprendieron de nuevo la marcha.

A la vista de las fechas citadas por Schumacher y la sucesión de acontecimientos mencionados por él y por Ancízar, a saber: arribo a Chiquinquirá el 13 de enero, excursión hasta Fura y Tena y regreso –que debió tardar siete u ocho días cuando menos–, traslado hasta el río Suárez, internación en “*la inhospitalaria y extensa región montañosa del Carare*”, después de la cual convalecieron durante tres semanas en la casa de Gooding en Vélez, para luego continuar hacia El Socorro; resulta imposible establecer cómo pudo Codazzi sacar el tiempo necesario para recorrer el viejo camino de Carare, así fuese solo parcialmente, estudiar el trazado que propuso, convalecer tres semanas y, finalmente, aparecer en El Socorro el 5 de febrero. Es que, según las fechas escritas por el biógrafo, solo hay veintitrés días entre los arribos del dúo a Chiquinquirá y al Socorro (13 de enero y 5 de febrero). La única explicación posible es que Schumacher marró al decir que el 5 de febrero fue la fecha de llegada de la Comisión al Socorro. Para hacer aún más dudosa la fecha escrita por él, baste recordar que el informe dirigido por Codazzi al

⁴¹⁴ Ibidem 412

gobierno “sobre la actual vía al Carare i la nueva que se propone”, fue fechado en Vélez el 18 de marzo (figura 72).

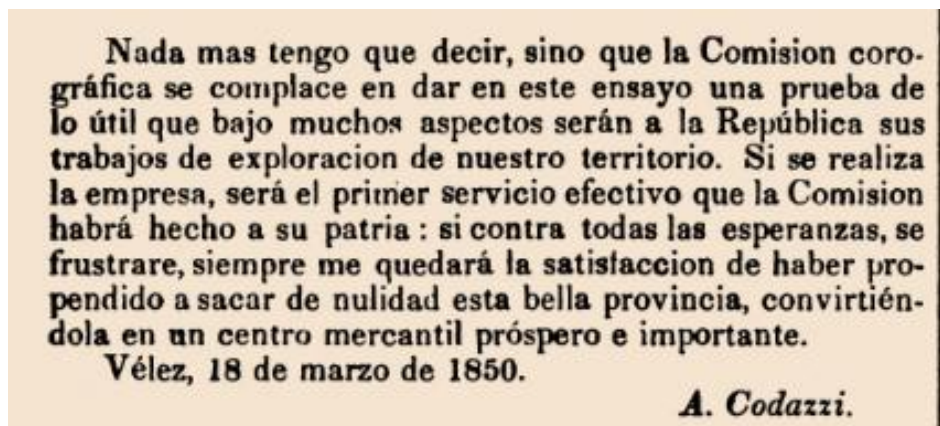


Figura 72 - Parte final del informe de Codazzi sobre el Carare

En su informe al Congreso de la Nueva Granada (Gaceta Oficial No. 1.117 del 25 de abril de 1850), el secretario de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas, Victoriano Paredes, aseguró que se trabajaba “*con buen éxito*” en el camino de Carare, por cuanto “*el activo e inteligente ciudadano que ha emprendido esta obra es, él mismo, una garantía de que ella será terminada con tan buen suceso como ha sido empezada*”. Añadía que “*siendo esta empresa más ardua y de más importancia y trascendencia de lo que acaso ha podido creerse, forzoso será que la Legislatura le dispense la protección que merece*”. Resulta evidente el afecto que sentía Paredes por Zaldúa.

Anticipándose algunos años a los versos del gato guardián escritos por el hijo de Lino de Pombo, el doctor Zaldúa, “*pronto, pronto como hombre listo, que nadie pesca de desprovisto*”, aprovechó el informe de Codazzi y haciendo uso de su amistad con el ministro y paisano Paredes, así como de sus contactos parlamentarios, logró convertir el 30 de mayo de 1850, casi por encantamiento y al menos en el papel, buena parte del trabajoso camino de herradura que estaba intentando abrir desde el año anterior, en un flamante camino carretero desde el sitio llamado Caracolies (Cincinato) hasta el puerto de Carare, el cual tendría pendientes longitudinales no mayores de 10 %, anchura suficiente para el cómodo paso de vuelta encontrada de dos carros cargados de dimensiones ordinarias, piso seco y firme en todas las estaciones y terraplenado con ligero realce hacia la línea media. Y consiguió ese milagro recibiendo, además, un privilegio de cincuenta años, más otras veinticinco mil fanegadas de tierras baldías en las provincias designadas por él, añadido a ello

el privilegio de la navegación exclusiva por el río Carare en buques de vapor (figura 73). La oferta del Congreso fue aceptada por Zaldúa el 20 de mayo de 1851 con el patriotismo del que se vanagloriaba, según una nota publicada en la Gaceta Oficial No. 1.228, del sábado 24 de mayo siguiente.

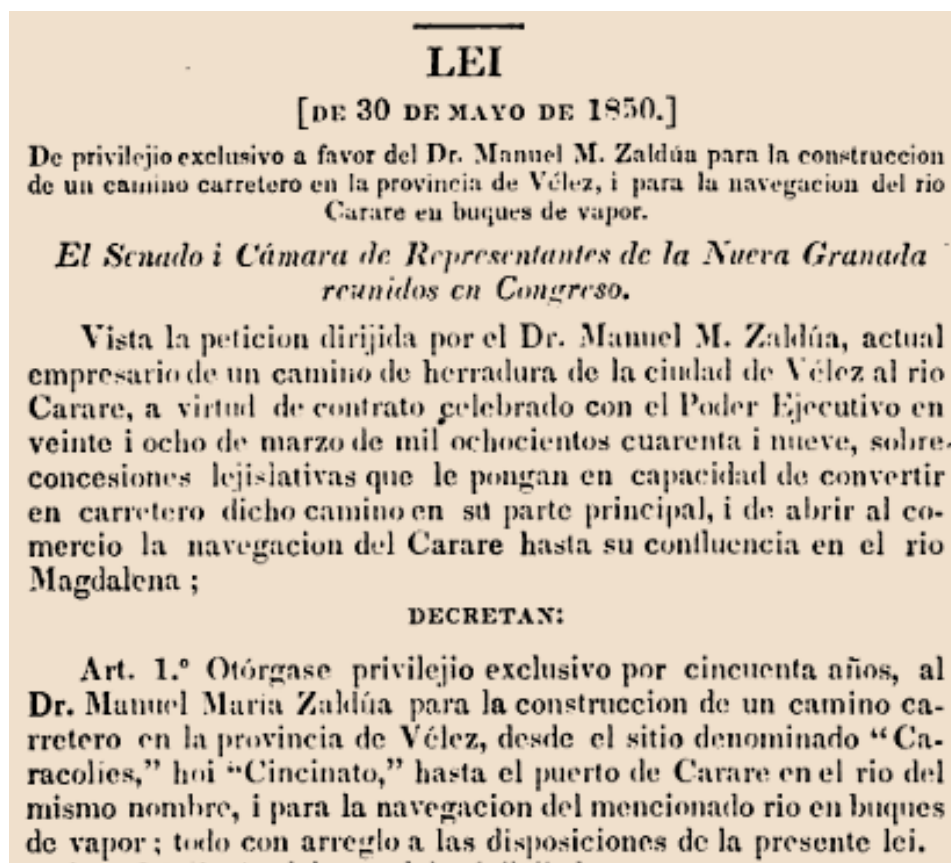


Figura 73 - Considerando y Artículo 1 de la ley del 30 de mayo de 1850 sobre el camino del Carare, ratificada ese mismo día por el presidente López

Algunos de los informes presentados regularmente por Zaldúa sobre la construcción del camino de herradura hasta Cincinato fueron publicados en el Neo-Granadino y en la Gaceta Oficial. Por ejemplo, en la edición 159 del primero, del 6 de junio de 1851, se encuentran tres de sus informes. Uno fechado el 1 de diciembre de 1850, en el que afirma haber dado al camino un nuevo desmonte en toda su extensión, composición sólida en el piso, refacción de empedrados, construcción de palizadas, composición de pasos malos, construcción de pequeños puentes y de un tambo en el sitio de Cabeceras, obras que, según él, permitían ir de Vélez al puerto de Carare en solo dos días. Otro, del 28 de mayo de 1851, en el que manifestó que había usado una nueva

técnica de gran celeridad para construir el puente sobre el río Horta, pero que decidió abandonarla y hacerlo de cal y canto tal como lo determinaba taxativamente el contrato y, en cuanto al camino, afirmaba haber dado banqueos y hecho las palizadas, calzadas y puentes en los lugares requeridos por estas obras, lo que le permitía asegurar *“que es el mejor camino que tiene la provincia de Vélez”*. El tercer y último informe publicado en la edición citada del Neo-Granadino, está fechado el 5 de junio de 1851, y menciona el nombre de un comerciante que puede dar fe de que el camino entre Vélez y el puerto de Carare se puede recorrer en solo dos días, llevando consigo cincuenta o sesenta mulas y algunas cargas de géneros de batán.

Otro de sus informes, que Zaldúa consideró como el de entrega final de las obras en el camino de herradura, está fechado el 11 de febrero de 1852 y apareció en el número 1.321 de la Gaceta Oficial del miércoles 10 de marzo de ese año. Dice en él, con gran satisfacción que *“está concluido ya el camino de herradura y el puente sobre el río Orta, y en mi concepto, con todas las condiciones a que me sujeta el contrato del 28 de marzo de 1849. De igual manera, lo está la ruta, y el desmonte en toda su extensión, del camino de ruedas que principia en este sitio y termina en el puerto de Carare, de que habla el artículo 1 de la ley de 30 de mayo de 1850, que concede en mi favor privilegio para esta obra y para la navegación por vapor del río Carare. Es, pues, tiempo de que se disponga el recibo de la primera de estas obras, y se persuada de la existencia de la otra; y es con ese objeto que me dirijo a U (el Secretario de Relaciones Exteriores). Pero sería de desear que a la comisión que para ello se nombre, se asociara la comisión Corográfica o alguno de sus miembros, porque ellos pueden apreciar el trabajo y el mérito de la obra, porque dichos señores visitaron esta comarca cuando apenas estaba yo haciendo la exploración del terreno para trazar la línea que debía seguir el camino”*.

Como en todos sus informes, no podían faltar en éste algunas muestras de su autolatría. Aquí, un par de ellas: (1) *“preferí que la obra corresponda a la expectación pública y a mis propios deseos, a despecho de excederme de los términos del citado contrato”*; (2) *“La dirección que he dado al camino es, en mi concepto, mucho mejor que la propuesta por el ilustrado y hábil ingeniero, coronel A. Codazzi en su importante informe sobre este asunto, porque a las ventajas de un piso sólido y seco, reúne la de acortar las distancias, que ha sido mi objeto primordial”*.

En este informe mencionó que entregaría uno posterior sobre el movimiento de cargamentos por la vía, *“tan luego como sepa a punto fijo el número y naturaleza de las cargas que conduce a bordo el ‘Progreso’, champán que está por llegar al puerto y que corresponde a la empresa”*. Ese informe adicional, dirigido al Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, fue publicado en la Gaceta Oficial número 1.569 del 16 de julio de 1853 y está fechado el 8 de junio anterior. Contiene datos sobre movimiento de carga por el camino entre el 1 de enero y el 15 de mayo de 1853, reportando un total de 440 tercios⁴¹⁵ en extracciones (salidas hacia el Magdalena) y 370 en introducciones. La inmensa mayoría de los cargamentos eran de propiedad de Aquileo Parra, comerciante de la región y futuro presidente de la República. Además de información sobre la carga, Zaldúa hacía énfasis en el beneficio que el camino había traído para la distribución más rápida del correo.

Aparte del consabido autoelogio (*“Nadie podrá tampoco arrebatarme el honor de haber sido el primero que inició en el país este género de empresas, ni el de que sea la que yo he acometido la única a que hasta ahora se le haya dado cima, a pesar de haber sido la sola que se ha mirado como imposible”*), Zaldúa aprovechó el informe para quejarse de la falta de reconocimiento público por su labor, así como para deslizar una invectiva contra quienes querían oscurecer *“el lucimiento de la obra y del autor, porque todo lo puede la emulación y las malas pasiones”*.

Por sentirse aludido con estas expresiones desobligantes de Zaldúa, el ex gobernador de la Provincia de Vélez, Juan Nepomuceno Iregui, dirigió el 10 de agosto de 1853 una réplica al doctor Zaldúa, la cual fue publicada el día 1 de septiembre siguiente en el número 269 del Neo-Granadino. Atribuye las palabras de Zaldúa al hecho de que Iregui, como gobernador de la provincia en su momento, hubiera cuestionado tanto la composición de la comisión encargada de reconocer el camino de herradura para su recibo, como el informe presentado por la misma, poniendo de presente, incluso, el hecho de que *“uno de los comisionados, cuya firma se halla al pie del informe, ni aún había ido a visitar el camino”*. La carta de Iregui, bastante extensa, expone sus divergencias con Zaldúa en relación con el camino y termina diciendo: *“Por lo demás, yo no niego que el Dr. Zaldúa haya erogado cantidades haciendo desmontes en el corto trecho de Flórez a Cincinato, construyendo un puente*

⁴¹⁵ tercio = cada una de las dos mitades de la carga de una acémila, cuando va en fardos (Diccionario RAE)

sobre el río Horta, edificando su casa de habitación en Cincinato, así como también las ha erogado en la bodega que está construyendo en el puerto; pero sí niego, por interés de la Provincia, que haya construido el camino de herradura llenando las condiciones del respectivo contrato”.

Por supuesto, esta réplica no se iba a quedar sin responder por un individuo con el narcisismo subido de Zaldúa. El 26 de septiembre de 1853 envió al Neo-Granadino una extensa, descalificadora y mal redactada carta de respuesta al artículo de Iregui, la cual publicó ese periódico el 20 de octubre siguiente, en su número 277. La falta de sintaxis del oficio de Zaldúa era tal, que cuando él lo leyó una vez publicado en el periódico, creyó que los errores y deficiencias de redacción que presentaba habían sido causados durante el proceso de edición en la imprenta y, en consecuencia, se dirigió al Neo-Granadino remarcando algunos yerros y otros defectos, y solicitando su corrección. Ante esta solicitud, el editor del periódico escribió la siguiente constancia en la edición No. 285 del 1 de diciembre, al pie de la carta de solicitud de rectificación enviada por Zaldúa (figura 74): *“Estos dos yerros no son tipográficos, sino que los tiene el original remitido a esta Imprenta. Los demás que nota el señor Zaldúa, han sido ocasionados por lo confuso del manuscrito; i porque hubo necesidad de interpretar algunos pensamientos”.*

Cómo terminó este conflicto personal entre Zaldúa e Iregui no lo sabe quien esto escribe, pero dos hechos fueron evidentes: (1) al poco tiempo, el camino de herradura volvió a ser intransitable por falta de mantenimiento, y (2) Zaldúa no construyó el camino de ruedas. El golpe militar de José María Melo el 17 de abril de 1854, tuvo efectos adversos en muchas economías locales. Las propiedades de Zaldúa en la región del Carare fueron destruidas a raíz de estos sucesos, especialmente su hacienda Cincinato, sitio donde sus rivales políticos sospechaban que Zaldúa escondía y aprovisionaba de armas al establecimiento. Como consecuencia de los eventos políticos de ese año, sus inversiones en la región declinaron y su vida como constructor de caminos llegó a su fin. Zaldúa logró entonces que el Poder Ejecutivo aceptara que el camino carretero beneficiado con la Ley del 30 de mayo de 1850 pasase a cargo de la provincia de Vélez, según dice una comunicación del 30 de marzo de 1855, Sección 2, número 12⁴¹⁶, así como ceder a la provincia los derechos

⁴¹⁶ <https://redaprende.colombiaaprende.edu.co/recursos/colecciones/XPEAPUL20JW/50LOENIHQ16/2188>

de peaje y, además, librarse de la obligación de conservar el camino, pues ni siquiera lo había construido.

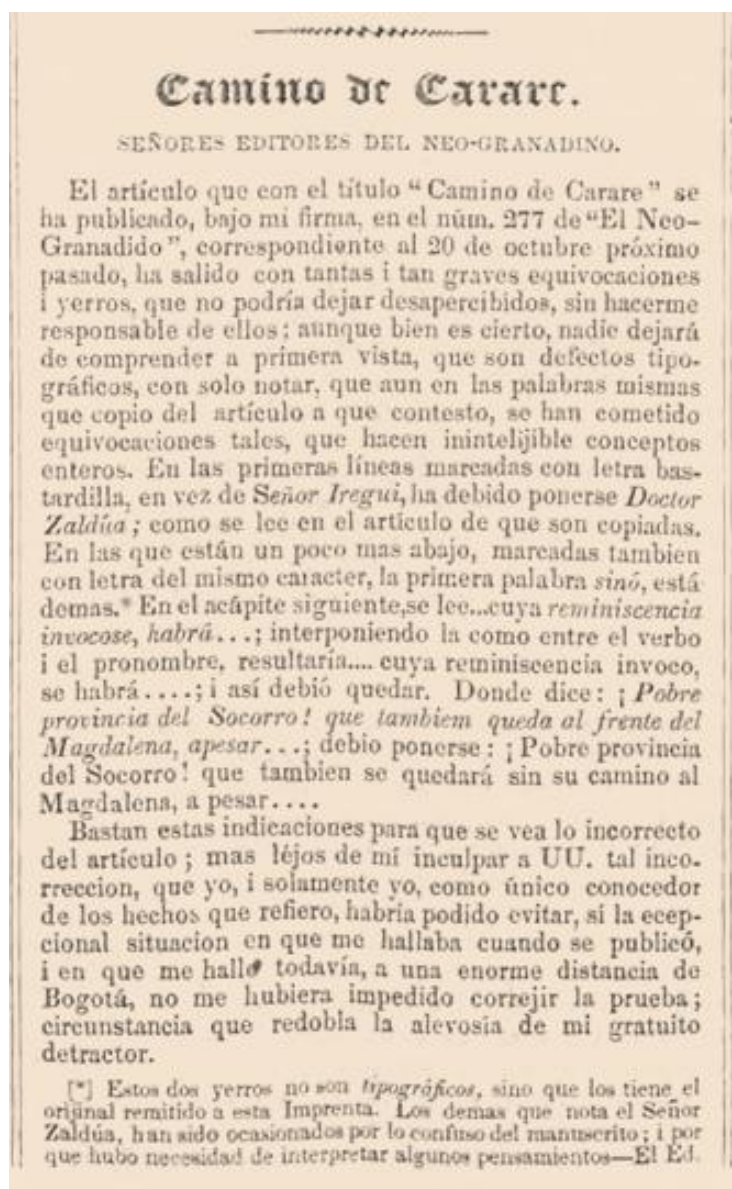


Figura 74 - Carta de Zaldúa solicitando la corrección de errores

Ante la nueva situación, la legislatura de la provincia de Vélez dispuso en su Ordenanza No. 1 del 4 de octubre de 1855 dar autorización al gobernador para contratar tanto la apertura del servicio de navegación por el río Carare, como la composición del camino y, al efecto, el gobernador envió un oficio al Secretario de Estado del Despacho de Gobierno de la Nación solicitándole dar publicidad a la invitación para contratar. La invitación se publicó en la Gaceta Oficial No. 1.872 el 3 de noviembre de ese año (figura 75). Aunque un grupo

empresarial manifestó el 20 de diciembre interés por el proyecto, no se llegó a un acuerdo, por lo que la gobernación se vio obligada a prorrogar varias veces el plazo para la presentación de propuestas. Finalmente, una compañía encabezada por el coronel Antonio María Díaz contrató la reapertura y conservación del mencionado camino y trabajó en la obra por espacio de ocho años, al cabo de los cuales se disolvió⁴¹⁷.

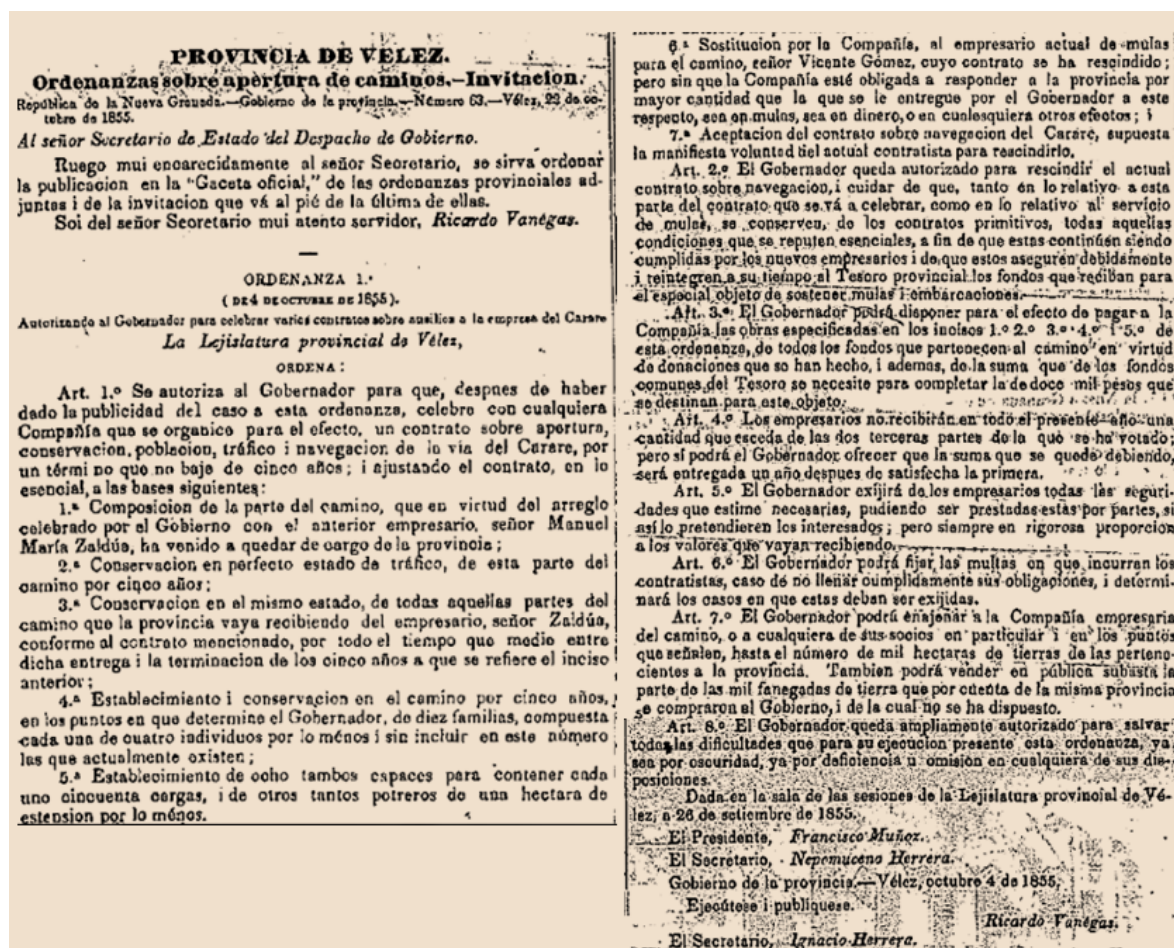


Figura 75 - Invitación a contratar el servicio de navegación en el río Carare y a componer y conservar el camino en 1855

Amaya Parra⁴¹⁸ dice que "De 1858 hasta 1863, después de superar la política de construcción de carreteras por iniciativa privada, la guerra y la carencia de fondos fueron fuertemente perjudiciales para las vías. En efecto, los caminos habían caído en estado de abandono, las lluvias habían causado derrumbes y

⁴¹⁷ Ibidem 401

⁴¹⁸ ALFONSO AMAYA PARRA, "La economía exportadora y el fraccionamiento del Estado de Santander en la segunda mitad del siglo XIX", Causas y efectos de la separación del Gran Santander, Observatorio de políticas públicas de Bucaramanga, 2006

la vegetación se las había apoderado. El comercio tanto exterior como interior estaba en sus niveles más bajos y críticos, y las carreteras se habían tornado en grandes obstáculos en la comunicación". En 1864, bajo el liderazgo de Aquileo Parra, Casimiro Díaz, Eusebio Morales y Domingo Téllez se realizó un proyecto de reapertura del camino⁴¹⁹. *"Parra logró ponerlo en funcionamiento, pero no tenía un tráfico permanente y, además, era constantemente atacado por los indígenas"*⁴²⁰. De esta reapertura dejó constancia el secretario de Hacienda y Fomento de la Unión Colombiana en la memoria que presentó al Congreso Nacional, correspondiente al año 1865⁴²¹: *"Ha sido nuevamente abierto al tráfico el antiguo camino de Vélez al puerto de San Fernando, sobre el Carare, merced a los esfuerzos de una compañía anónima organizada al efecto, y al eficaz auxilio que ha recibido del gobierno del Estado. Este camino disminuirá considerablemente los gastos de transporte de las mercancías extranjeras que se dirijan a Tunja, Socorro y otros puntos; lo que da una grande importancia para los estados de Santander y Boyacá y aún en parte para el de Cundinamarca"*.

Aquileo Parra⁴²² declaró en sus memorias que esta empresa *"fue auxiliada por el Gobierno con la cantidad de \$ 12.000 y con títulos de propiedad de 4.000 hectáreas de tierras baldías. Aparte de varias composiciones que le hizo al camino, esta compañía obtuvo para el servicio de él, por compra al doctor Manuel María Zaldúa, la espaciosa bodega de tapia y teja que mis hermanos y yo habíamos hecho construir, por cuenta de este empresario, en el puerto de San Fernando"*, y que *"al cabo de catorce años rescindió el contrato, previa presentación de cuentas de lo invertido en la obra, y mediante la devolución de los títulos de tierras baldías que había recibido, los que consignó en manos del Presidente de Santander, General Solón Wilches"*.

También dice Parra, que *"No tuvo esta compañía en mira, como tampoco la que le precedió, ninguna utilidad directa en el contrato; pero sí esperaba obtener remuneración indirecta de su trabajo, sirviéndose del camino para cierta empresa comercial, a cuya sombra se prometía sostener indefinidamente la vía en estado de servicio. ¡Inútil esfuerzo! La escasez de*

⁴¹⁹ El contrato entre Estado de Santander y la Compañía de Carare se celebró el 10 de mayo de 1864

⁴²⁰ Ibidem 418

⁴²¹ TOMÁS CUENCA, *"Memoria que el Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión Colombiana presenta al Congreso Nacional, 1865"*, Imprenta de El Mosaico, Bogotá, 1 de febrero de 1866

⁴²² Ibidem 401

productos exportables y, principalmente, la constante amenaza de los indios salvajes –quienes habiendo asaltado a varios pasajeros y sacrificado dos familias de las establecidas a orillas del Carare, obligaron a emigrar a otras– dificultaron a tal punto la marcha de los negocios, que fue preciso suspenderlos. El camino volvió a caer, por consiguiente, en el más completo abandono; y lo que no había podido el clima contra esta civilizadora empresa, vino a ser obra del salvaje”.

En un documento que publicó en 1858, Salvador Camacho Roldán⁴²³ consideró que el río Magdalena era accesible para la explanada de Bogotá a través de un camino carretero por siete vías posibles. Una de ellas era la *“de Zipaquirá y Chiquinquirá, atravesando la provincia de Vélez hasta las bocas del río Carare en el Magdalena”*, cuya longitud estimó entre 55 y 60 leguas. De acuerdo con su análisis, esta línea contaba a su favor diversas ventajas de gran magnitud, pero todas ellas estaban compensadas adversamente por dos inconvenientes de gravedad suma. El primero, era el gran costo que exigiría la construcción de un camino de tanta extensión, que traspasaba los recursos de que se podía disponer para una de estas empresas; y el segundo inconveniente, no menos grave que el anterior, estaba motivado en la despoblación absoluta de las diez últimas leguas de esta vía en las inmediaciones del Magdalena. Ese trozo de camino sería de muy difícil conservación, no ofrecía recursos algunos a los viajeros, no presentaba medios de mantener las caballerías, y, en fin, faltarían almacenes, posadas, potreros y todo lo necesario para el servicio de un comercio activo. Consideraba también Camacho que durante algunos años sería preciso luchar con la insalubridad del clima, con los ataques de las tribus salvajes y, en general, con todos los inconvenientes de la primera colonización. Estos inconvenientes lo llevaron a descartar la factibilidad de esta alternativa en ese momento.

Durante el último tercio del siglo XIX la diferencia a nivel económico y social entre las provincias que integraron el estado de Santander se hizo evidente: la prosperidad de las provincias del norte, como Soto y Santander, contrastó con la decadencia de las del sur, como el antiguo cantón de Vélez, que no logró generar una agricultura comercial a pesar de los esfuerzos adelantados para la colonización del Carare. La importancia que se había atribuido a la frontera del Carare disminuyó de tal manera, que no fue objeto de proyectos importantes

⁴²³ SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, *“Camino carretero al Magdalena”*, Bogotá, noviembre de 1858

ni de planes de desarrollo. No sobra poner de presente que en aquel período, Aquileo Parra, quien ya se encontraba desempeñando en la capital cargos del más alto nivel en el gobierno nacional, fue uno de los adalides del movimiento que consideró que los ferrocarriles remediarían en forma definitiva unas limitaciones estructurales que nunca lograron franquear los medios de movilidad de tracción animal, lo que incidió en el menoscabo de los caminos, cuyo mantenimiento entró en completa decadencia por falta de fondos públicos. Suyas son las palabras que muestra la figura 76, y que, como secretario de Hacienda y Fomento, dirigió al presidente de la República en 1875⁴²⁴.

Segun los cálculos del acreditado ingeniero señor F. J. Cisneros, las carreteras cuestan más en países montañosos como el nuestro, que los ferrocarriles de vía angosta; pero aun prescindiendo de esta opinion, altamente respetable, en cuanto al costo de la via misma, lo que no puede dudarse es que el vapor, empleado como fuerza motora, es incomparablemente mas barato que la fuerza animal, con especialidad aquí donde el precio del carbon es mas bajo que en cualquiera otra parte.

Admitamos sinembargo que el costo del ferrocarril sea triple del de la carretera. Como el valor del transporte por ésta es seis veces mayor que por aquél, i seis veces menor la velocidad, la cuestion de si deben o no preferirse las carreteras a los ferrocarriles equivale a la de si conviene mas emplear un capital como ciento para obtener resultados como uno, que invertir un capital como trescientos para conseguir resultados como 6+6, esto es, seis en baratura i seis en velocidad; de suerte que, visto el negocio por el lado de la economia, no da campo a la menor perplejidad.

Figura 76 - Fragmento de la memoria dirigida por Aquileo Parra al presidente de la República en 1875

En su artículo *“Don Aquileo Parra y la trágica historia del radicalismo”*, Jorge Orlando Melo⁴²⁵ afirma que *“El delirio del ferrocarril envolvió a Parra entre 1872 y 1878 ..., y sus fracasos no le hicieron perder fe en la propuesta. En la trama de negocios, empresas de progreso y política, la obsesión por el ferrocarril terminó enredando la vida política de Colombia y afectó la campaña presidencial de 1875, a tal punto que algunos historiadores piensan que la elección de Núñez, la cual llevó a la crisis del proyecto radical y al triunfo regenerador, tuvo como causa principal el rechazo de las gentes de la costa y*

⁴²⁴ AQUILEO PARRA, *“Memoria del secretario de hacienda i fomento dirijida (sic) al Presidente de la República para el Congreso de 1875”*, página 31, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1875

⁴²⁵ <https://www.jorgeorlandomelo.org/aquileo.htm>

otras regiones a un proyecto que consideraban regionalista e inequitativo". Así de grave fue el asunto.

La ley 21 de 1879 determinó que *"El Poder Ejecutivo contratará con un individuo o compañía la construcción de un camino de herradura que partiendo de los límites del Territorio de Bolívar con el distrito de Vélez, i siguiendo aproximadamente cualquiera de los trazados Ridley o González Vásquez, termine en el punto denominado 'Cerro de Guayabito,' sobre el rio Carare"*, y dispuso que a ese auxilio se *"agregarán los diez mil pesos (\$ 10.000) ofrecidos por el Estado de Santander, y lo que ofrezca el Estado de Boyacá, a quien se invitará al efecto"*. Finalmente, declaró *"de utilidad pública el camino que se construya al hacerse uso de las autorizaciones que se confieren por la presente ley"*. Si algo realmente útil se hizo con esos recursos, nadie da razón.

Tan solo en la última década del siglo, superado el proyecto político radical y vuelto el país al centralismo, el gobierno nacional se volvió a acordar del camino de Carare. El 18 de marzo de 1890 el Ministro de Fomento suscribió un contrato con Nepomuceno Merchán (representado por el apoderado Faustino Correales) y Wenceslao Camacho^{426,427}, por medio del cual los contratistas adquirieron las siguientes obligaciones, fijadas en el Artículo 1 del documento: (1) *"Explorar, trazar y construir (...) un camino cómodo y seguro para ser recorrido por recuas cargadas, desde la ciudad de Vélez hasta un puerto conveniente sobre el río Carare, donde en todo tiempo pueda establecerse la navegación por vapor"*; (2) *"Mantener expedita la navegación por el río Carare desde el puerto hasta su desembocadura, retirando las palizadas que la obstruyan"*; (3) *"Conservar el camino y las obras que comprenda, en buen estado de servicio para el tráfico, durante cincuenta (50) años contados desde que el Gobierno las declare concluidas"*; (4) *"Traspasar en propiedad al Gobierno de la Nación el camino y las obras que comprenda, en buen estado de servicio, cuando terminen los cincuenta (50) años del privilegio"*; (5) *"Fundar en puntos convenientes, entre el puerto y la cordillera de Vélez, tres o más colonias agrícolas destinadas principalmente al cultivo de los frutos de*

⁴²⁶ *"Recopilación de documentos de la Compañía Empresaria del Camino de Carare"*, Imprenta y librería de Medardo Rivas, Bogotá, 1897

⁴²⁷ Los contratistas originales (Merchán y Camacho) cedieron el contrato a la empresa denominada *"Compañía Empresaria del Camino de Carare"* por medio de la escritura pública número 930 de fecha 15 de agosto de 1891, otorgada ante el señor Heliodoro Castellanos, Notario Público del circuito de Vélez, escritura en la cual se organizó también esta Compañía

exportación”, colonias que debían “constituirse desde su principio con cincuenta habitantes por lo menos, área de población demarcada, una capilla para servicios religiosos y un edificio para despacho de los respectivos empleados públicos y para cárcel”; (6) “Cooperar eficazmente a la civilización por medios pacíficos, de las tribus indígenas cercanas al valle de Carare o a la zona del camino”; (7) “Dar libre tránsito a los funcionarios públicos que pasen en comisión oficial, al personal y material de las tropas, a los correos y a los efectos de propiedad del Gobierno”; (8) “Levantar los planos de cada una de las secciones en que se divida el camino, y presentarlos, con los perfiles correspondientes, al Ministerio de Fomento al terminarse los trabajos de construcción de cada sección”; y (9) “A principiar los trabajos de construcción de la vía dentro de los seis meses subsiguientes a la prestación de la fianza”.

De acuerdo con el Artículo 2 del contrato, *“para facilitar la construcción definitiva del camino, los contratistas podrán establecer una vía provisional y podrán cobrar los derechos de tránsito que por ella se causen”.*

El gobierno nacional, interesado en averiguar el cumplimiento de los compromisos de la compañía empresaria, dispuso el 1 de octubre de 1895 que Jorge Brisson, ingeniero oficial, visitara el camino e informara detenidamente sobre su estado. Brisson cumplió el encargo entre el 28 de diciembre de 1895 y el 18 de enero de 1896 y su informe fue publicado tanto en los números 10.022 y 10.037 del Diario Oficial del 11 y 28 de mayo de 1896, como en un libro que costó el Gobierno Nacional en 1899⁴²⁸. En cumplimiento de la comisión, Brisson recorrió tanto el camino antiguo como el nuevo que estaba construyendo la *“Compañía Empresaria del Camino de Carare”*. Su relato, muy minucioso, no puede resultar más deprimente. Comienza afirmado que *“muchas exploraciones se han efectuado desde unos 20 años por estas regiones sin que, a pesar de haber costado sumas considerables al Gobierno colombiano, hayan tenido un resultado práctico”*, y cita con nombre propio las siguientes: (1) los trabajos del trazado del Ferrocarril del Norte, hasta el Carare, dirigidos por el señor William Ridley (1874-1875); (2) las rectificaciones del anterior por el Ingeniero colombiano González Vásquez; (3) otra exploración dirigida por M. Ross, en 1877 (4) un trazado de camino de herradura del Socorro hasta el río Carare, atravesando el valle de Opón, bajo la dirección del

⁴²⁸ JORGE BRISSON, *“Viajes por Colombia en los años de 1891 a 1897”*, Edición costada por el Gobierno de Colombia en 1899, siendo Presidente de la República el Excmo. Sr. Dr. Manuel A. Sanclemente, Imprenta Nacional, Bogotá, 1899

señor Ángel María Otero, por cuenta del gobierno de Santander, en 1885. Y, a continuación, presenta una afirmación muy seria y contundente: *“No he oído decir que la actual Compañía Empresaria del Camino de Herradura de Vélez al río Carare, que existe desde 1890, haya llevado a cabo ningún trabajo serio en esta materia”*.

En la Parte II del libro, Brisson describe su experiencia en el descenso desde Vélez hasta el río Carare por el llamado camino antiguo a partir del 28 de diciembre de 1895, aclarando que *“para mejorar una parte del trayecto, salimos de Vélez a las 2 p. m., por el camino nuevo, cruzando por encima de La Peña hasta el punto llamado el Real de Ture, distante de Vélez 13 kilómetros, es decir 2 ½ leguas. (...) El camino antiguo, que me parece muy refaccionable y de composición fácil, está en el mayor estado de abandono, y se ve que, con el gran entusiasmo que ha habido con el camino nuevo, que actualmente es todavía completamente intransitable, hasta de a pie, se ha descuidado totalmente el viejo, de modo que el resultado positivo es que si esta situación se prolonga algunos meses más, Landázuri y la región del Carare quedarán completamente incomunicados”*.

Menciona que la *Compañía Empresaria* no había colocado un solo peón en el trabajo a pesar de tener dinero en caja, mientras que sus directivos cobraban sus sueldos de manera puntual; que las comunidades de Vélez, Bolívar y sus corregimientos no dedicaban un jornal de trabajo ni *“siquiera para rozar ciertas secciones del camino viejo, las cuales son peores que la peor trocha de monte abierta a machete”*, y que era necesario apearse de las bestias *“infinidad de veces, porque las ramas ciegan completamente el paso e impiden que se sequen los pantanos y atolladeros allí formados”*. El domingo 5 de enero Brisson alcanzó la bodega arruinada del antiguo Puerto de San Fernando (Puerto Carare), donde no quedaban *“más que algunas paredes que van acabando de caer y rastros”*. Hasta ese punto, su expedición desde Vélez había recorrido 103 kilómetros, es decir, 20 leguas y 3 kilómetros en nueve días. Posteriormente, el grupo descendió otros 14 kilómetros hasta el puerto de Los Botes, el cual encontraron tan desierto como el de San Fernando, lo que hizo desistir a Brisson de su intención de seguir bajando en canoa hasta encontrar el Magdalena.

La Parte III del libro describe el regreso desde Puerto Botes por el *“trazado nuevo”*, a partir del 8 de enero de 1896. El grupo llegó a Vélez el 18 de enero,

tras recorrer 131 kilómetros. Afirma que el viaje de Landázuri al río Carare es un paseo en comparación con los 59 kilómetros entre Landázuri y Vélez, tramo al que la Compañía Empresaria había dado el nombre de *“camino provisional”*, y sobre el que los pobladores de Landázuri le advirtieron que *“no se embarque por allá, que lo va a pasar muy mal”*. Lo que hizo la Compañía Empresaria, según Brisson, fue *“dañar la montaña y, seguramente, abriendo trocha nueva se caminaría más aprisa que siguiendo el bendito Camino Provisional, que más bien parece el camino de los Infiernos. Y no crean que soy muy delicado en asunto de caminos, porque a donde no paso creo que no pasa nadie, pues estuve casi a punto de regresar a Landázuri”*.

Algunas de las conclusiones de Brisson con motivo de su inspección del camino fueron las siguientes: (1) estas regiones van para atrás en lugar de ir progresando; (2) ha sido un error empezar un camino nuevo por donde lo trazó la Compañía Empresaria; hubiera sido más barato, práctico y sólido refaccionar el antiguo; (3) el camino no se llevará a cabo por la compañía actual, porque los hombres que están a la cabeza no presentan garantía como capital ni conocimientos prácticos, y todo el trabajo de ellos es el resultado de la ambición personal y del lucro; (4) el Gobierno debería tomar la obra bajo su administración y dirección o, en todo caso traspasar el contrato a una compañía formal y que presente garantías de ejecución; (5) finalmente, que la obra es de importancia para las zonas colindantes y abre una nueva arteria de vida comercial, industrial y agrícola para la República.

Las conclusiones de Brisson fueron incluidas en las páginas 82 a 86 del informe de la Sección Quinta, *“Ramo de Obras Públicas y Caminos”*, de la memoria presentada por el Ministro de Hacienda al Congreso Constitucional de 1896⁴²⁹. Sobre ellas, el informe señala que *“El Ministerio aún no ha resuelto nada sobre el particular esperando el informe pedido al señor Gobernador de Santander en 18 de mayo del presente año con el número 703N de esta Sección; pero juzgo que no podrá accederse a la indicado por el señor Ingeniero Oficial, en la forma en que él lo hace, porque fuerza atender a las estipulaciones del contrato, para guiarse por ellas en el caso en que el Gobierno crea de debe promoverse su rescisión. Hasta ahora, la Compañía no ha entregado sino quince kilómetros de camino construido, de los cuales el Gobierno ha mandado*

⁴²⁹ RUPERTO FERREIRA, *“Informe del Ministro de Hacienda de la República de Colombia al Congreso Constitucional de 1896 (20 de julio de 1896)”*, Imprenta de Vapor Zalamea Hnos., Bogotá, 1896

*pagar diez, de conformidad con lo establecido en el contrato número 99 de 1892*⁴³⁰.

Contra lo que cabría esperar, la respuesta de la Compañía Empresaria de Merchán y Camacho no consistió en mejorar de inmediato el ritmo y la calidad de su trabajo, sino en buscar a quien ceder el contrato, encontrando para ello a los señores Francisco Camacho A. y Flavio Pinzón O., a quienes subrogaron todos los derechos y obligaciones de la Compañía, según quedó acordado en la escritura 893 del 19 de diciembre de 1896, otorgada ante Pastor Mejía, Notario Público suplente del circuito de Vélez. Camacho y Pinzón contrajeron, por medio de la escritura, la obligación de organizar una nueva Compañía con personas de reconocida responsabilidad, a la que debían ceder, a su vez, el contrato dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la escritura, plazo dentro del cual también debían dar principio a los trabajos objeto de la empresa, so pena de dar por disuelto el contrato de cesión, sin necesidad de declaratoria judicial. Esta cesión fue convalidada por el Ministro de Hacienda, Manuel Esguerra, a través de la escritura 702 del 5 de mayo de 1897, otorgada ante Enrique Fandiño, Notario Tercero del Circuito de Bogotá⁴³¹.

Camacho y Pinzón organizaron la compañía a la que se comprometieron y la bautizaron, también, con el nombre de *Compañía Empresaria del Camino de Carare*. Tanto el acto de conformación de la compañía como sus estatutos quedaron legalizados en la escritura 736 del 8 de mayo de 1897, otorgada también ante el notario Fandiño. El Ministro de Gobierno le reconoció la personería jurídica a la Compañía el 12 de agosto de 1897.

Hasta mediados de 1898, el Ministerio de Hacienda, a cuyo cargo estaban los caminos nacionales, había recibido seis leguas de camino construido, de las cuales tres fueron entregadas por la compañía primitiva y tres por cuenta de la compañía cesionaria. Mediante oficios de fechas 24 de mayo y 3 de octubre de 1899, el gerente de la compañía avisó al Ministerio de Hacienda que estaban concluidas la séptima y octava leguas de camino y, en consecuencia, se comisionó para su recibo oficial al Prefecto de la provincia de Vélez. El 30

⁴³⁰ El contrato número 99 de 1892 se refirió a la manera como se debía pagar la subvención ofrecida por el Gobierno para la construcción del camino de Vélez al río Carare

⁴³¹ Ibidem 426

de junio de 1900 el Ministerio ordenó un giro a favor de la Compañía por cuatro mil pesos, valor que correspondía al auxilio que tenía contractualmente derecho de recibir al construir la séptima legua. Inmediatamente, se consideró prorrogado por cuatro años el plazo señalado en el contrato original para la conclusión del camino, prórroga que se debía contar desde la fecha en que el Gobierno lo reconociera a la Compañía. Como este reconocimiento tuvo lugar el 12 de agosto de 1897, los cuatro años de prórroga fenecerían el 12 de agosto de 1901.

Delegado por el Ministro de Hacienda el 9 de febrero de 1899, Rodrigo González visitó el camino de Vélez al Carare con el objeto de *“inspeccionar el estado, actividad, solidez, ventajas del tráfico y utilidad de las poblaciones que atraviesa el camino que actualmente se construye”*. Entre el 27 de febrero y el 2 de marzo González recorrió las 6 leguas y $\frac{3}{4}$ construidas desde Vélez hasta la quebrada La Herradura y presentó su informe el 21 de marzo siguiente, el cual fue publicado en la revista Anales de Ingeniería No. 128 del mes de abril de ese año. El informe es, en general, limitado y escaso en objetividad. En relación con el estado del tramo construido, considera que *“recorre un suelo firme, los desagües están bien hechos, los taludes debidamente inclinados y los puentes sobre las aguadas de poca consideración que atraviesan el camino, son de madera, pero se ha consultado su buena calidad”*. El resto del informe incluye una relación de las personas que se han asentado y establecido plantaciones debido a la apertura del camino e indica la extensión de estas; elucubra sobre la importancia que tendrá el camino para el comercio regional e internacional una vez sea establecida convenientemente la comunicación entre Vélez y el río Carare y, por último, se refiere a la adjudicación de baldíos contemplada en la cláusula 7 del artículo 5° del contrato del 18 de marzo de 1890.

Habiendo llenado la Compañía empresaria del camino las formalidades exigidas por el Ministerio de Hacienda, en demostración de que la llamada *Guerra de los Mil Días* (octubre de 1899 - noviembre de 1902) constituía el caso fortuito o fuerza mayor previsto en el contrato, el Ministerio dictó, con fecha 27 de junio de 1901, la siguiente Resolución: *“Del término de siete años señalado por el artículo 1, inciso 1° del contrato para la apertura y construcción de un camino de herradura entre la ciudad de Vélez y el río Carare, celebrado con los señores Faustino Corrales y Wenceslao Camacho con el extinguido Ministerio de Fomento en 18 de marzo de 1890, término prorrogado por cuatro años más contados desde el 12 de agosto de 1897, fecha en la cual se reconoció*

por el Gobierno la expresada Compañía, se deducirá el tiempo transcurrido desde el 18 de octubre de 1899 hasta el día en que se declare restablecido el orden público”.

Reanudados los trabajos tras la guerra, el Prefecto de Vélez envió al Ministerio de Hacienda copia de la diligencia mediante la cual recibió el 20 de marzo de 1904 la novena legua del camino, en virtud de la autorización que de antemano le fue conferida por el Gobierno Nacional para el efecto.

El 28 de junio de ese mismo año apareció en la segunda página del periódico *El Relator* de Bogotá, un artículo firmado por R. G. titulado *“Camino de Carare”*. El artículo tenía, como primera finalidad, anunciar que la Compañía se había reorganizado, que emitiría 4.000 acciones de \$ 1.000 cada una y que estaba en posibilidad de culminar prontamente la importante obra. Según su autor, ya existía *“un camino definitivo de Vélez a Landázuri (55 kilómetros) de un trazo adaptable a ruedas, así como una vía provisional de Landázuri a Raizudo (puerto sobre el río Carare), en la cual se habían hecho reparaciones que permitían transitar sin dificultad”*. Cabe anotar que esos 55 km no coincidían en longitud con las nueve leguas recibidas oficialmente hasta marzo de ese año.

El artículo solicitaba al Ministro de Hacienda un aumento en *“la cuantía de la subvención a que tenía derecho la Empresa por cada legua construida últimamente”*; y, aunque parezca increíble, también por *“la necesidad de fomentar las vías de comunicación que nos lleven al Magdalena y a la importancia de la que tratamos”*, fomento al que paradójicamente poco habían venido contribuyendo la empresa y sus antecesores con su escaso rendimiento.

En sus últimos párrafos, pasando por alto que la geografía política, económica y social del país ya no era la colonia y que la revolución industrial había alcanzado la universalidad, como lo demostraban la navegación a vapor, los ferrocarriles y hasta los vehículos automotores, el autor del artículo no tuvo empacho para justificar, en pleno siglo XX, el apoyo a la construcción de un camino de herradura, que ni siquiera de ruedas, trayendo a colación los motivos expuestos por el Virrey José de Ezpeleta más de cien años antes y que, por supuesto, ya resultaban obsoletos: *“Es tan importante la vía del Carare, que por él se evitan los riesgos del río Magdalena desde el estrecho de Carare*

hasta Honda, se abrevia la conducción de los cargamentos de Europa a lo interior del Reyno, y se facilita la exportación de las harinas de Leiva, de los azúcares de Vélez y de los algodones y manufacturas del Socorro y Sangil, que son los lugares más poblados y más abundantes de frutos de estas Provincias”.

Las iniciales R.G. del autor del artículo correspondían a Rufino Gutiérrez, en cuyas monografías⁴³² aparece una extensa entrevista que ofreció a un periodista de *El Carare* en septiembre de 1905, en la que manifestó ser el Gerente de la Compañía Empresaria del Camino del Carare. En ella, confirmó que la compañía estaba dividida en 4.000 acciones de las que él poseía once, que el 16 de julio de 1904 había celebrado un contrato con el Ministro de Hacienda por el cual se darían \$ 1.000 al camino como único auxilio pecuniario por cada legua que se entregara construida, y que el 15 de octubre había suscrito otro contrato mediante el cual se prorrogó hasta el 18 de septiembre de 1916 el término para entregar definitivamente concluido el camino.

El Diario Oficial No. 12.628 publicó un informe rendido el 16 de abril de 1906 por el funcionario del Ministerio de Obras Públicas Francisco González V., relativo a una visita que practicó a los trabajos del camino desde Vélez hasta Puerto Aquileo, quien encontró que la vía se encontraba expedita desde Vélez hasta Landázuri y que de ahí en adelante se estaban adelantando las obras con 165 trabajadores.

La ley 47 de 1909 declaró *“de necesidad y utilidad públicas la construcción de un camino carretero en la vía nacional que parte de Puerto Aquileo, sobre el río Carare, en el departamento de San Gil, y que pasa por Vélez, Moniquirá, Arcabuco y Tunja”*, y determinó que *“lo que falta por construir de la carretera se costeará por los Departamentos que recorre la vía, con los propios recursos de éstos y con una subvención de seiscientos pesos (\$ 600) por kilómetro, que la Nación reconoce y pagará al Departamento a medida que se entreguen los distintos kilómetros construidos”*. Si bien la ley 50 de 1910 dispuso que *“todas las vías públicas de comunicación nacionales quedarán á (sic) cargo inmediato de los Departamentos o de los Distritos”*, una excepción que puso en el sentido de que aquellas que se hubieren determinado por leyes especiales del

⁴³² RUFINO GUTIÉRREZ, *“Monografías”*, Tomo II, Biblioteca de historia nacional, Volumen XXX, pp. 362-372, Imprenta nacional, Bogotá, 1921

Congreso de 1909 seguirían a cargo del Tesoro Nacional, hizo que este camino siguiera a cargo de la Nación.

En su informe al Congreso de 1911, el Ministro de Obras Públicas señaló que *“al Departamento de Santander del Sur no le ha sido posible todavía acometer trabajos en la sección comprendida dentro de su territorio, por carencia de los recursos necesario, según manifestación hecha recientemente al Ministerio por el señor Gobernador”*. Como medida para facilitar la ejecución de la obra, el ministro propuso modificar la ley 47 de 1909 en el sentido de autorizar la construcción de la vía en condiciones de camino de herradura por el trazado del camino carretero y pagar anticipadamente la subvención de seiscientos pesos por kilómetro. En atención a esta propuesta, el Congreso determinó, mediante la ley 50 del 18 de noviembre de 1911 que, desde la sanción de la ley, hecho que ocurrió el 24 de noviembre, el auxilio fuese de \$600 por cada kilómetro de banqueo y \$ 600 para cada kilómetro de macadams (sic) que se construyese y, además, dio autorización al Gobierno Nacional para anticipar el pago *“por secciones hasta de cinco kilómetros”*.

La ley 70 de 1916 determinó cuáles eran los caminos nacionales del país y los separó en tres grupos: (1) los destinados a unir la capital de la república con los centros estratégicos importantes, con las fronteras o con los puertos marítimos y fluviales; (2) los destinados a comunicar los territorios de colonización con el interior del país y (3) los que sin estar comprendidos en los otros dos grupos fuesen de importancia desde el punto de vista comercial o militar, de acuerdo con las leyes preexistentes o las que se expidieran al efecto. El camino de Carare fue considerado nacional como parte del tercer grupo y recibió una partida anual de doce mil pesos (\$ 12.000). El decreto 422 del 6 de marzo de 1917, reglamentario de esta ley, redujo el monto del auxilio anual a seis mil pesos (\$ 6.000) y estableció para *“La carretera de Tunja a Puerto Aquileo, sobre el río Carare, por Monquirá y Vélez”*, que *“los trabajos de esta vía prosiguieran en sección continua cuando se dispusiese de los estudios del trazado definitivo completo, y “con la organización que acuerde el Ministerio, pudiendo constituirse una Junta Administradora ad honorem, ... y con el concurso de un Ingeniero encargado de la dirección técnica”*. En 1918, la ley 47 del 19 de noviembre dispuso que *“el Gobierno procederá a llevar a término, por administración directa o delegada o por medio de contratos celebrados con cualquiera persona o entidad, la construcción del camino del Carare”*, y determinó que *“el camino partirá de la ciudad de Tunja y, pasando por*

Moniquirá y Vélez, tocará en Puerto Aquileo, sobre el río Carare, para ir a terminar en un punto frontero a Puerto Berrío, sobre el río Magdalena". Además, que "el trayecto de vía comprendido entre Vélez y el río Magdalena se construirá provisionalmente como camino de herradura, sobre trazado de carretera, así: máximo de las pendientes, siete por ciento; radio mínimo de las curvas, veinte metros. Las demás condiciones técnicas de este trayecto serán las establecidas para los caminos nacionales de aquella clase en los reglamentos respectivos". La obra debería terminarse en un plazo no mayor de cinco años, contados desde el 1° de marzo de 1919, plazo que, como era costumbre, no se cumplió. Igualmente, estableció que el camino sería de dominio absoluto de la Nación y que una vez construida la sección entre Vélez y el río Magdalena, ella debería ser *"ampliada y perfeccionada hasta convertirla en carretera"*.

En el intento de dar cumplimiento a esta ley, el Ministerio de Obras Públicas elaboró un decreto reglamentario, el 742 del 5 de abril de 1919, suscrito por el presidente Marco Fidel Suárez, de acuerdo con el cual el Ministerio de Obras Públicas procedería a organizar dos comisiones de ingenieros encargadas de ejecutar los estudios completos del trazado definitivo de esa vía los trayectos de Tunja a Arcabuco, de Arcabuco a Moniquirá al puente de La Libertad al Vélez (sic), de Vélez a la Guadualito (sic) a la Cimitarra y de la Cimitarra a Puerto Aquileo, estudios que se sujetarían a las instrucciones reglamentarios sobre la materia, expedidas por el Ministerio de Obras Públicas con fecha 19 de mayo de 1917. Las comisiones deberían terminar los estudios y presentar los documentos respectivos, a más tardar, dentro de los ciento veinte días siguientes a la fecha en que principiasesen. Igualmente, se decretó que, una vez terminado el trazado definitivo de cada sección, se debía proveer lo conducente a la construcción, por el sistema de administración directa o de contrato celebrado en licitación pública con base en el respectivo presupuesto técnico, según se estimase conveniente, dentro de las condiciones que estableció la ley 47 de 1918. Esta ley fue adicionada por la No. 30 del 9 de noviembre de 1921, que autorizó *"al Gobierno para que con fondos de los asignados a la carretera del Carare, haga limpiar y acondicionar para el tráfico provisional de Vélez al río Carare la ruta existente como camino de herradura entre esos puntos, y como base para el establecimiento de colonos y el abastecimiento de recursos en aquella región"*.

La ley 54 de 1926 determinó que la carretera del Carare *“será la que partiendo de Tunja y pasando por Moniquirá y Vélez, va a terminar en el río Magdalena entre Puerto Carare y Barrancabermeja, con un ramal a un punto frontero a Puerto Berrío”*.

En una entrevista publicada en *El Tiempo* el 21 de enero de 1928, el director nacional de caminos, Bernardo J. Casas, se comprueba el incumplimiento del plazo de cinco años fijado en la ley 47 de 1918. Casas manifestó que *“de Vélez en adelante falta un trayecto de 140 kilómetros. Actualmente existe una explanación en un trayecto de dos y medio kilómetros de Vélez hacia Landázuri, después de los cuales los trabajos tuvieron que suspenderse, debido a que un señor de apellido Valbuena, persona muy influyente de Vélez, ha puesto toda clase de trabas para la ejecución de la obra y no ha querido acceder a ninguna de las propuestas que se le han hecho para ceder la faja por donde debe pasar la línea. Se han agotado con él todas las vías de arreglo directo para que permita continuar los trabajos, pero él ha tenido el patriotismo de no acceder a nada. Mientras se llenan todas las formalidades que en estos casos señala la ley para conseguir la expropiación de la zona, como los trabajos no podían quedar entrabados allí, se resolvió emprenderlos un poco más adelante, donde los propietarios han comprendido el beneficio que para toda la región traerá la carretera. Allí están establecidos los trabajos en una extensión de otros dos y medio kilómetros de explanación”*. A una pregunta sobre los fondos disponibles para la obra, respondió que *“en el presupuesto de la vigencia actual tiene señalada una partida de \$ 200.000 para los 140 kilómetros que faltan, los cuales en mi concepto no costarán menos de dos millones de pesos”*. Y refiriéndose a las características técnicas de la obra, señaló que la carretera tenía *“pendientes máximas del 7 por ciento, curvas muy amplias y una anchura útil de seis metros”*. En otra página de la misma edición de diario se informó que *“ha quedado definitivamente establecido, sin solución de continuidad, el tráfico diario de vehículos de Bogotá a Vélez, gracias a la terminación de la carretera del Carare en el extenso sector comprendido entre Tunja y aquella importante ciudad santandereana”*.

Sobre el hecho de considerar como terminado el sector de carretera entre Tunja y Vélez, se manifestó en la edición de *El Tiempo* No. 6.377 del 29 de junio de 1929 el señor Roberto Olarte G., vecino de esta última población, en una carta abierta dirigida al ministro de obras públicas. Dijo en ella que *“en la sección Tunja-Vélez prácticamente no puede considerar construida sino de*

Tunja hasta la orilla del río Suárez, o sea hasta el puente La Libertad, es decir unos 73 kilómetros; pero del puente de La Libertad a Vélez, a unos veinte kilómetros, está como ha estado siempre en tiempo lluvioso, en el estado más lamentable. Largos trayectos en pura greda, otros con malísimo macadams, el servicio de cunetas casi nulo, y terminado el tráfico de ruedas por dichas causas". Propuso el señor Olarte convocar al administrador general de conservación, doctor Celso Rodríguez "en caso de que pueda montar a caballo, para darse cuenta del desastre de la obra puesta a su cuidado, ... y, para mayor abundamiento, al ex ministro doctor Arturo Hernández, quien en su visita que hizo a Vélez en el mes de mayo próximo pasado, hubo de dejar su lujoso limousine dentro de espeso lodo y continuar su viaje a dicha ciudad de modo muy original".

El 17 de marzo de 1929 *El Tiempo* publicó una nota enviada desde Vélez por un corresponsal el día 12, según la cual "con general beneplácito avanzan los trabajos de la carretera del Carare, bajo la inteligente dirección del distinguido ingeniero jefe doctor Severo Torres Umaña ... Por administración directa y constante vigilancia en el sector Vélez Puerto Berrío, y en un lapso relativamente corto, se han construido diez y ocho kilómetros con insuperable rapidez y economía. Si el personal elevárase a mil trabajadores diarios, trayecto Vélez-Landázuri terminaría en magníficas condiciones en un tiempo no mayor de diez meses, ...".

Una noticia que apareció en la página 7 de *El Tiempo* del 30 de marzo de 1930 dice que "Se continuarán por cuenta del departamento los trabajos de la carretera del Carare en la sección Vélez – Helida que mide 25 kilómetros, de los cuales 20 tienen explanación concluida con sus respectivas obras de arte y solo faltan 5 por construir para llegar a Helida. La obra en referencia encierra excepcional importancia especialmente en momentos en que la Nación abandonó los trabajos mostrándose incapaz de seguirlos por carencia de recursos económicos, evitándose así la enorme y segura pérdida de dineros invertidos en su construcción".

Celso Rodríguez, gobernador de Boyacá, manifestó en una entrevista publicada en *El Tiempo* del 26 de agosto del mismo año, en relación con el camino de Carare, que "si ahora que ha entrado a gobernar en Colombia un boyacense (se refería a Olaya Herrera), no se lleva la carretera del Carare hasta el Magdalena, no se llevará nunca. Si persistimos en el utópico ferrocarril que

costará cuarenta millones, a más de arruinar a la Nación, nos dejará embotellados. Si los seis millones que se han gastado en llevar los rieles a Sora se hubieran empleado en una carretera, estaríamos hoy unidos a Antioquia y a Barrancabermeja y nos reiríamos de la crisis que nos está devorando. (...) En esta obra no desmayaré, aunque tenga que vencer imposibles". Que del dicho al hecho hay mucho trecho cuando las palabras salen de boca de los políticos, da cuenta una noticia aparecida en *El Tiempo* 14 meses después (el 31 de octubre de 1931), según la cual *"acaba de pasar por Tunja, rumbo a Vélez, la comisión de localización de la carretera, compuesta por los ingenieros Julio Sanclemente Soto, como jefe, y los ayudantes Luis Alberto Páez, Gustavo Rojas y León Gómez. Según declaraciones que se publican en los semanarios locales, la explanación está actualmente hasta trece kilómetros adelante de Vélez, o sea de San Bernardo hacia Landázuri. El ingeniero Sanclemente considera que dentro de dos meses comenzarán los trabajos de construcción de los primeros cinco kilómetros. La obra se hará por el sistema de administración directa. Se han pedido a los Estados Unidos equipos de construcción semejantes a los que se emplean actualmente en la carretera central del Norte"*.

Unos meses antes, la ley 88 del 2 de julio de 1931 había confirmado a la vía transversal Tunja-Vélez-Puerto Berrío como carretera a cargo de la Nación.

Bajo el título *"Dos carreteras más iniciaron ayer"*, *El Tiempo* del 3 de febrero de 1932 informó que, bajo la dirección del ingeniero Arturo Amaya, *"ayer en las horas de la mañana se iniciaron con grande entusiasmo los trabajos de construcción de la carretera del Carare, en la sección de Vélez al río Magdalena, y que en tales trabajos se han ocupado por lo pronto trescientos hombres que estaban sin trabajo en el departamento y que habían venido provocando frecuentes bochinchas en la región"*. Una semana más tarde, el 8 de febrero, el mismo diario refiere en uno de sus editoriales, titulado *"La carretera del Carare"*, que el gobierno dispuso construir la vía en un ancho de cuatro metros en lugar de los seis previstos inicialmente y que ello se traduciría en una reducción de dieciocho por ciento en el presupuesto. Un artículo fechado en Vélez el 9 de junio del mismo año, suscrito por el corresponsal Gonzalo Álvarez y publicado en *El Tiempo* el lunes 13 siguiente, presenta un balance del avance de las obras a cargo del ingeniero Amaya (figura 77).

DE VELEZ	
LOS TRABAJOS EN LA CARRETERA DEL CARARE	
Vélez junio 9 de 1932.	
TIEMPO—Bogotá.	
El estado actual de la carretera del Carare, cuya construcción está encomendada al muy distinguido y competente ingeniero doctor Arturo Amaya, es el siguiente:	
Al iniciarse los trabajos había una explanación de veinte kilómetros, a partir de Vélez, abscisa 0 hasta San Bernardo, abscisa 20.000. Estos veinte kilómetros se encontraban destruidos casi en su totalidad, por razón del abandono en que se les dejó. En ellos faltaba un 75 por 100 de las obras de arte, y las ejecutadas hubo que reponerlas en su mayor parte. Los terraplenes tenían fuertes asentamientos en muchos sitios y se necesitó hacer rellenos nuevamente para nivelarlos. Los pequeños trochos de triturado en dicha explanación no fue posible aprovecharlos por la manera como se había ejecutado ese trabajo.	
El primero de febrero se abrieron los trabajos, principiando por hacer campamentos, remover derrumbes, limpiar cunetas y encauzar aguas para secar la banca. El 11 de febrero los cuadrillas de la reconstrucción de los veinte kilómetros ya pudieron pasarse adelante a construir, de acuerdo con esta distribución:	
Sección primera de construcción, abscisa 20.000 a 30.000	625 obreros.
Sección segunda de construcción, abscisa 30.000 a 35.000	332
Sección de reconstrucción abscisa 0 a 20.000	485
Empleados de administración	18
Suma un total de	1.510

Trabajos hechos:	
Explanación mts. cúbicos.	74.722
Obras de arte	235
Derrumbes	22.421
Afirmado	2.830
Afirmado, mts. cuadrados.	2.850

El costo de exploración fue de	
El de las obras de arte	\$ 15.438.80
El del afirmado	1.838.00
Gastos generales	2.113.25
Valor de las herramientas y elementos comprados	18.330.75
Estos gastos dan un total de	6.040.81

Al rigor de estas cuentas, el promedio de costo de cada metro cúbico es el de veinte centavos, lo que indica claramente que en la realización de la obra, en buena hora encomendada al doctor Amaya preside un rígido criterio de orden y de bien entendida economía, que a tiempo que defiende los dineros nacionales, es la más segura garantía para la realización de la carretera del Carare. Debo advertirles que los 74.722 metros cúbicos movidos hasta el primero de mayo son quizá los más costosos, porque se trataba de roca dura y gruda húmeda. Por otra parte, el invierno y la falta de camino para allegar los elementos han sido un inconveniente muy serio con que ha tenido que luchar.	
El sistema adoptado es el de tareas o pequeños contratos con los trabajadores, de que les di cuenta en correspondencia anterior.	

Figura 77 - Avance de las obras en la vía del Carare en junio de 1932

En la primera plana de *El Tiempo* del 14 de diciembre de 1932 se anunció una reorganización de los trabajos en las carreteras nacionales. El artículo dice que se había establecido “*el puesto de ingeniero jefe para todo lo relativo a estudios y proyectos, construcciones de campamentos y hospitales, desmontes y demás preparativos para el servicio de sanidad de la Carretera del Carare en el trayecto Landázuri – Magdalena y se nombra al señor Luis Scarpetta para desempeñar ese cargo, con un sueldo mensual de \$ 130 más la partida para gastos de alimentación*”, partir del 1° de enero siguiente.

El 8 de marzo de 1934, el mismo diario informó que el 1° de ese mes se había inaugurado el primer sector de la Carretera del Carare. Dice el artículo que la carretera estaba dividida *“en cuatro secciones: Vélez-Landázuri, construida por administración directa del gobierno y que acaba de ser inaugurada; Landázuri-Quitiana, contratada con el doctor Arturo Arcila Uribe; Quitiana-Puerto Aquileo, contratada con el doctor Scarpetta, y Puerto Aquileo-Puerto Berrío, contratada con el doctor De la Calle”*. El sector objeto de la inauguración tenía una longitud de cincuenta y cinco kilómetros y fue construido en un año y medio según el corresponsal. Ese *“primero de marzo, al medio día, entró a Landázuri el primer automóvil; lo conducía el doctor Merchán, actual ingeniero jefe de la primera sección, y pocos momentos después se inició el tráfico entre Vélez y Landázuri”*.

Relata el corresponsal que el sector a cargo del doctor Arcila Uribe comprendía veintiséis kilómetros y que *“gracias a la actividad desplegada por el contratista, que ha sabido rodearse de un escogido personal, este sector podrá darse al servicio antes de tres meses; las partes más difíciles de la explanación han sido hechas ya, y en la actualidad hay trabajando más de quinientos hombres. (...) Los sectores contratados por el doctor Scarpetta y por el doctor de la Calle no están menos adelantados que el del doctor Arcila Uribe; también allí se ha dado una muy buena organización a los trabajos y aunque ha habido algunos muertos, el número de estos es muy reducido. (...) La gran carretera del Carare será, pues, un hecho antes de terminarse este año; se podrá viajar directamente en automóvil desde Bogotá, ...”*.

Bajo el subtítulo *“Una leyenda que se derrumba”*, el corresponsal especial termina el artículo manifestando que *“Con la terminación de la carretera el Carare pierde toda su fama de tierra mortífera, los hombres que han venido a dar paso a la civilización han vuelto a sus hogares sin que el paludismo los haya vencido. Todo lo que se decía del Carare es, pues, sólo leyenda; aquí no existe la fiebre perniciosa y el paludismo en su forma terciaria tan solo ha alcanzado un mínimo porcentaje. Es cierto que la Quinoplasmina suministrada como droga profiláctica en el segundo sector ha ayudado sin duda alguna a que se obtenga este resultado. (...) Culebras venenosas existen la mapaná, la coral y la equis; hay también boas de las llamadas Trompa de Ternero y Toches”*.

Dice Cardona⁴³³ que la sección entre Puerto Aquileo y Puerto Berrío, contratada con el ingeniero José Miguel De La Calle, fue entregada al Ministerio de Obras Públicas en junio de 1934, aunque hasta ese momento todavía no se había puesto al servicio, pues faltaba afirmar algunas partes de la vía y llevar una barca que se estaba construyendo en los talleres de Santa Cruz para ser usada en el paso del río Carare mientras se ponía el puente requerido. No obstante, la vía fue inaugurada en esas condiciones por el Ministerio, pues una noticia publicada en *El Tiempo* el sábado 21 de julio de ese 1934 (página 9) dio cuenta de que ese día salían de Bogotá por la vía de Cambao, para inaugurar la carretera del Carare, *“el director general de carreteras, doctor Enrique Uribe Ramírez, el subdirector doctor Jorge de la Cruz; el director de edificios nacionales, doctor Jorge Quiñones Neira y dos empleados más de estas dependencias”*. Lo que no mencionó el diario fue si toda la vía era apta para la circulación de tránsito automotor o parte de ella aún no lo era. El 3 de abril de 1936, *El Tiempo* informó en su página 3 que *“la vía del Carare espera solo algunos pequeños detalles de afirmado, etc., para ser dada al servicio público y comunicará directamente a Cundinamarca, Boyacá, Santander, con Antioquia, sirviendo al propio tiempo de camino de emergencia entre Puerto Berrío y La Dorada”*. ¡Solamente faltaron siete años para que se cumplieran cuatro siglos desde que Luis Lanchero abrió la primera senda entre Vélez y el río Carare atendiendo una orden del Adelantado Luis Alonso de Lugo!

Vélez, que en los siglos XVI, XVII y aún en el XVIII pugnaba por ser el eje sobre el cual debía girar la vida comercial del Nuevo Reino de Granada, había entrado al siglo XX sin tener camino de ruedas y ni siquiera uno de herradura hasta el río Carare, y hoy, en la tercera década del siglo XXI, no pasa de ser un modesto municipio, superado en habitantes por más de una docena de poblaciones del departamento de Santander. Bien lo había aceptado resignadamente Aquileo Parra en sus memorias escritas hace 150 años: *“preciso es reconocer también que las diversas tentativas hechas para abrir y mantener aquel camino tuvieron, en parte, por fundamento una ilusoria esperanza”*^{434,435}.

⁴³³ LAURA VALENTINA CARDONA BOTERO, *“De troncales, carreteras y caminos: arterias que propiciaron la integración territorial y el desarrollo económico de Colombia, 1930-1946”*, Departamento de Historia, Universidad de Antioquia, Medellín, 2019

⁴³⁴ Ibidem 401

⁴³⁵ El siguiente párrafo, tomado de la página 303 de las *“Monografías”* de Rufino Gutiérrez, deja en evidencia el desmedido y mentiroso optimismo de los políticos del Estado de Santander a mediados del siglo XIX: *“Apenas instalada la Asamblea Constituyente en Bucaramanga, capital del nuevo Estado, su Jefe Superior*

10.3 El camino de Honda en el siglo XIX y algunos años del XX

Que la ruta medular entre la capital y el río Magdalena fuese la de Honda se había dilucidado, no sin debate, desde la época colonial. Serrera⁴³⁶ dice que, en relación con el trayecto terrestre de la ruta entre el Caribe y Santa Fe, *“hubo cambios continuos a lo largo del período español en razón de los intereses contrapuestos de los núcleos urbanos situados en las rutas de distribución de las mercancías o de las propias capitales a las que iban destinados los productos”*. Mientras la ciudad de Vélez siempre defendió que el desembarcadero fluvial fuese el puerto del Carare para constituirse en nudo redistribuidor y paso obligado de las mercancías que iban hacia Tunja y Santa Fe, el puerto fluvial de Honda alegaba su mayor proximidad por tierra a la capital. *“Aunque hubo sucesivos cambios de emplazamiento de este puerto terminal entre los siglos XVI y XVII según las presiones que pudieron ejercer los distintos centros interesados, la pugna todavía se mantenía en el siglo XVIII”*⁴³⁷. De todas maneras, el balance cronológico fue claramente favorable a Honda gracias a la presión de los comerciantes de Santa Fe, aun reconociendo lo abrupto del trayecto entre el puerto y la altiplanicie.

Definida ya sin discusión esta prelación, una de las necesidades inmediatas de la nueva república en cuanto a vías de comunicación, después de proveer la navegación a vapor en el río Magdalena, era, sin duda, la de componer o reconstruir este camino; sin embargo, nada útil se hizo durante muchos años, pues a mediados del siglo XIX Victoriano Paredes, a la sazón Secretario de Relaciones Exteriores, reconoció en su informe al Congreso de 1951 que no merecía llamarse camino la senda escabrosa que hasta ahora había servido para comunicar el río con la capital.

“Bolívar fue un guerrero y conquistó a los españoles, pero siendo la economía política un libro cerrado para él, el libertador no pudo conquistar siquiera la

interino, doctor Vicente Herrera, presentó un proyecto de ley sobre manos muertas, con una exposición en que dice que aceptado su proyecto, vendidas las propiedades de manos muertas, que eran las que pertenecían a colegios, escuelas, hospitales, monasterios, iglesias, etc., y henchidas de millones las arcas del Erario, se harían el ferrocarril de Cúcuta al Zulia; caminos carreteros de Ocaña, Girón, Socorro y Vélez al río Magdalena, de Pamplona a Casanare y de Cúcuta a Ocaña, y se pondrían vapores a navegar en los ríos Zulia, Catatumbo, Carare, Lebrija y Sogamoso, etc.”. Termina Gutiérrez señalando la triste realidad: *“Lo poco que de esto se ha hecho después de más de medio siglo, se debe a muy posterior iniciativa y capital de particulares”*

⁴³⁶ Ibidem 1

⁴³⁷ Ibidem 1

carretera de Honda a la capital. Así, el país ha continuado siendo pobre desde el día mismo de su independencia". Esta frase, contenida en una carta dirigida a J. D. Powles por el hacendado inglés Robert Haldane⁴³⁸ el 9 de octubre de 1862, resume lo importante que para el país debería haber sido la atención recibida por este camino desde el instante mismo de su emancipación. El mismo libro incluye también unas *"Observations on the Lands of New Granada"*, suscritas por el ingeniero civil inglés Evan Hopkins, quien residió en el país entre 1833 y 1848. Dicen ellas que *"la navegación por el río Magdalena permite obtener con frecuencia productos norteamericanos más baratos en Honda (a unas 700 millas de la costa) que los provenientes de las llanuras de Bogotá que no dista de Honda más que unas pocas leguas"*, y atribuía ello al hecho de que *"la llamada carretera de la capital a Honda es casi intransitable durante la época lluviosa y, en el mejor de los casos, no es más que un camino de mulas muy abrupto y excesivamente empinado"*.

En 1858, Camacho Roldán⁴³⁹ dijo que *"buscar salida pronta y fácil a los ríos navegables y al Océano debe ser el primer paso de todo pueblo que aspire a merecer el nombre de civilizado. Y este paso no lo ha dado todavía Bogotá"*.

Era evidente que en los años sesenta del siglo XIX la Nueva Granada aún no había logrado triunfar en su secular lucha contra una geografía adversa que impedía el establecimiento de una adecuada estructura vial propia de su nueva singladura como república independiente. Las descripciones de las vías de comunicación presentadas en los libros de geografía de la época lo confirman. El de Felipe Pérez⁴⁴⁰, quizás el más reconocido, dice que las vías terrestres de comunicación en los diversos Estados de la Confederación Granadina no eran más que caminos de herradura generalmente intransitables en épocas de lluvia, fragosísimos y malos en las partes montañosas, cuando no simples sendas trazadas por los conquistadores al acaso o que encontraron de los aborígenes y que después se fueron ensanchando y ahondando por el uso frecuente. La excepción eran algunos caminos que salían de la capital y que habían experimentado algunas mejoras periódicas: *"de los caminos del distrito federal son buenos el llamado de Occidente y el del Norte, ambos de ruedas por el sistema de Macadams"*. También dice Pérez que *"Con todo, la vía de*

⁴³⁸ J. D. POWLES, *"New Granada: Its internal resources"*, A. H. Baily and Co., London 1863

⁴³⁹ Ibidem 423

⁴⁴⁰ FELIPE PÉREZ, *"Geografía física i política de los Estados Unidos de Colombia, escrita por orden del gobierno general"*, Tomo segundo, pp. 187-188, Imprenta de la Nación, Bogotá, 1863

más urgente necesidad es una carretera de la altiplanicie de Bogotá al Magdalena, sea por el uno, sea por el otro punto. El comercio sufre por la falta de esta vía lo que tal vez no sufre en ninguna otra parte del mundo por la misma circunstancia; y el precio de los artefactos extranjeros en la Sabana es por lo general el doble y hasta el triplo de lo ordinario, debido a lo pésimo del camino de que hablamos, principalmente en los meses de lluvias. (...) Quien viene de Honda a la sabana en tiempo de invierno, no puede persuadirse que aquella ruta conduzca a una región civilizada, donde vive gente rica, industriosa y habitadora en su mayor parte de una ciudad de primer orden, como lo es sin duda Bogotá entre las ciudades de Sur América”.

Tanto estas afirmaciones, como las descripciones hechas por infinidad de diplomáticos, delegados comerciales, turistas y científicos extranjeros que visitaron el país desde el instante en que adquirió su libertad, evidencian que Colombia había descuidado imperdonablemente la principal vía de comunicación entre la capital y el río Magdalena y, consecuentemente, con su costa Caribe, Norteamérica y Europa, lo que hacía que, *“a mediados del siglo XIX, muchas de las principales rutas terrestres del país debían ser transitadas por cargadores humanos, en razón de que su mal estado impedía el paso de mulas u otras bestias de carga”*⁴⁴¹, y que durante las épocas lluviosas muchos senderos fuesen prácticamente inutilizables, incluso por cargadores humanos.

Es necesario tener en cuenta que el llamado camino de Honda estaba conformado por dos sectores claramente diferenciados y que las espeluznantes descripciones del tránsito por él se refirieron, casi siempre, al tortuoso tramo montañoso inicial, principalmente entre el río Magdalena y Guaduas. *“La configuración escabrosa del suelo, interrumpido a cada paso por altas montañas y hoyas profundas, no permitirán nunca establecer una vía carretera por esta línea”*, afirmó Camacho Roldan en 1858⁴⁴². El segundo tramo, de unas nueve leguas hasta la capital, era transitable por carruajes como lo prueba el protocolo para el recibo del Virrey Amar y Borbón en septiembre de 1803. Sin embargo, no lo era en todo tiempo. El mismo Camacho Roldán escribió a finales del siglo XIX unas *“Notas de viaje”*⁴⁴³, cuyo primer capítulo, titulado *Camino de Bogotá a Honda*, comienza evocando la

⁴⁴¹ WILLIAM PAUL MCGREEVEY, *“Historia económica de Colombia 1845-1930”*, Colección Aventura del desarrollo No. 14, Ediciones Tercer Mundo, Bogotá, febrero de 1975

⁴⁴² Ibidem 423

⁴⁴³ Ibidem 269

primera vez que lo recorrió, cuando aún no cumplía diez años: *“Muy niño aún recuerdo haber pasado la sección de Bogotá a Villeta en tres días de penoso viaje. Entonces (1836) no había ómnibus, ni coches, ni carros en la Sabana. En ésta el camino se reducía a un fangal profundo, lleno de hoyos peligrosos en tiempo de invierno, —en donde a veces se empleaban tres días en el trayecto de Bogotá á Facatativá, — y a una llanura oscurecida por nubes de polvo en el verano”*. En este libro, Camacho decía conocer la mayor parte de los malos caminos de la República, *“pero puedo decir que nada era comparable al de la Sabana en invierno”*.

Con la llegada de Tomás Cipriano de Mosquera a la presidencia en 1845, el país comenzó a comprender la real necesidad de establecer una red vial nacional, y el camino para acceder desde la capital al río Magdalena gozó de alguna prioridad. El decreto reglamentario del 16 de junio de 1845 dejó en claro que el camino nacional *“que parte de la capital de la República para la costa del Atlántico, será el que va por Guaduas, Honda y las aguas del Magdalena hasta los puertos de Sabanilla y Santa Marta, por Barranquilla y la Ciénaga, y el que conduce a Cartagena por Arjona y Turbaco”*, y una circular sobre apertura y reparación de los caminos nacionales dirigida a los gobernadores de Bogotá y Mariquita sobre la composición del camino de Honda y publicada en la Gaceta de la Nueva Granada el 9 de noviembre del mismo año, estableció que *“Esta vía se calcula ser de 22 leguas, 7 de fácil composición y 15 cuya composición será difícil y costosa. En las 7 primeras, que son las que hay desde la capital de la República a Facatativá, se gastarán a 6.000 pesos en cada una, y en las 15 restantes a 21.000 pesos por legua; en la construcción de un puente grande y cuatro menores, que se calculan necesarios, se gastará la suma de 30.000 pesos, dando un total de 387.000 pesos”*.

Tanto el decreto como la circular citados en el párrafo anterior fueron, sin embargo, derogados por un decreto sobre caminos expedido por el presidente Mosquera el 7 de agosto de 1846. En el artículo 4° de este último se estableció taxativamente que el camino que pasa por Guaduas y Honda es el *“que parte de la capital para el golfo de Urabá o río Atrato”*, en tanto que el artículo 5° dejó alguna indefinición en relación con el que tenía por destino la costa del Atlántico, pues estableció que sería *“el que pasando por Facatativá llegue al punto que se designe del río Magdalena, i de allí seguirá por sus aguas hasta los puertos de Sabanilla i Santamarta por Barranquilla i la Ciénaga, i el que conduce a Cartagena por Arjona y Turbaco”*. Esto pudiera dar a entender que

el gobierno contemplaba el trazado, desde Facatativá, de un camino diferente del ancestral de la Colonia.

Un anuncio sobre mejoras internas, publicado en la Gaceta de la Nueva Granada número 912, del 16 de septiembre de 1847, informa que el Poder Ejecutivo dispuso que el subdirector de caminos nacionales, Pedro María París, se trasladase al camino de Honda con el fin de *“componer aquellas partes que había hecho intransitable el paso de recuas en la última estación de lluvias”*. De acuerdo con el anuncio, los trabajos habían comenzado en junio y hasta el 15 de julio se habían recompuesto 10.100 metros de camellón entre Cune y la subida del Salitre (figura 78).

MEJORAS INTERNAS.			
CAMINO DE HONDA.			
El Poder Ejecutivo dispuso que el Subdirector de caminos nacionales, Sr. Pedro M. ^a París, se trasladase a esa vía a fin de componer aquellas partes de ella que había hecho intransitables el paso de recuas en la última estación de lluvias. Los trabajos comenzaron a principios de Junio, i las relaciones transmitidas por el Subdirector alcanzan hasta 15 del último Julio.			
De las mencionadas relaciones resulta que se han hecho las composiciones que siguen:			
Entre Cune i Villeta.....	“450 metros de camellon.		
Del lado del puente de Villeta.	3550	“	“
En el sitio del Muchal.....	“400	“	“
En el del Guamo.....	2500	“	“
Entre Muchal i Mabe... ..	“800	“	“
En Mabe.....	“800	“	“
En el Guayabal.....	“800	“	“
En la subida del Salitre.....	“800	“	“
	10100		
El camellon que se ha construido tiene 4 metros de ancho, i 1 de ancho para el desagüe a cada lado. Hai partes, sin embargo, como la subida del Salitre, en donde fué necesario dar al camellon 5 metros de anchura, cavar mas de 2½ para disminuir lo pendiente de la cuesta, i levantar por la misma razon el terreno hasta 3 metros.			
Todo este camino, en la parte refaccionada, lía empezado a encasajarse.			

Figura 78 - Trabajos en el camino de Honda en 1847

A finales de mayo de 1847, el secretario de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas, Manuel María Mallarino, solicitó al ingeniero francés Antoine Poncet que explorase la mejor línea para un camino carretero que pusiese en comunicación la ciudad de Bogotá con el río Magdalena. Terminado el trabajo, Poncet presentó su informe el 12 de febrero de 1848, el cual fue publicado en noviembre en los números 1.013 a 1.016 de la Gaceta Oficial. En cumplimiento

de su encargo, Poncet estudió seis alternativas, de las cuales recomendó la sexta, llamada de “*Siete vueltas*”, como la más económica y natural para la construcción del camino carretero⁴⁴⁴. Su dirección general era la siguiente, de acuerdo con un resumen que elaboró años después Indalecio Liévano (figura 79)⁴⁴⁵: “*Se aparta del camino carretero de Occidente en Puente Grande para descender hacia el Noroeste por la boca del monte de la Vega; pasa a Barroblanco y Sabaneta. Toma por la izquierda del río Sabaneta abajo; en seguida, el río Tabacal, después el Tobia por su orilla hasta el Puente Real, donde atraviesa para continuar por la orilla derecha hasta unos 300 metros abajo de la embocadura del río Villeta, donde lo atraviesa para continuar por la orilla izquierda, todavía en el río Tobia; después, el río Negro abajo por la misma orilla; pasa por Útica, atraviesa el río Guaduas en su embocadura; pasa por Santa Bárbara, Siete Vueltas, atraviesa el río Cambrás en su embocadura y sigue hasta un punto llamado de los Colorados, poco más o menos donde el señor Poncet llamó Remolino Grande, que hoy se halla confundido ese nombre; aquí abandona el río Negro y se separa a la izquierda para atravesar la cordillera que viene de Honda, la cual se encuentra completamente deprimida hacia el frente del charco de la Ceibita, y sigue después a la embocadura de la quebrada de la Perrera en el río Magdalena, que queda dos leguas y media en distancia directa abajo de Conejo*”.

Cuando se conoció el informe de Poncet, la opinión pública emprendió una campaña, apenas atendida a medias por el gobierno, en favor de un camino carretero hacia el Magdalena. La figura 80 muestra la nota editorial del periódico El Neo-Granadino del 7 de octubre de 1848

⁴⁴⁴ ANTOINE PONCET, “*Memoria sobre un proyecto de camino de Bogotá al Magdalena*”, Gaceta Oficial, números 1.013 a 1.016, noviembre y diciembre de 1848. En el informe de gestión que presentó al Congreso el 1 de marzo de 1848, el secretario Mallarino mencionó que la suma pagada a Poncet por su trabajo fue de 24.000 reales

⁴⁴⁵ INDALECIO LIÉVANO, “*Exploraciones y estudios de las mejores líneas para construir caminos carreteros y ferrocarriles desde Bogotá al río Magdalena*”, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, Bogotá, 1885

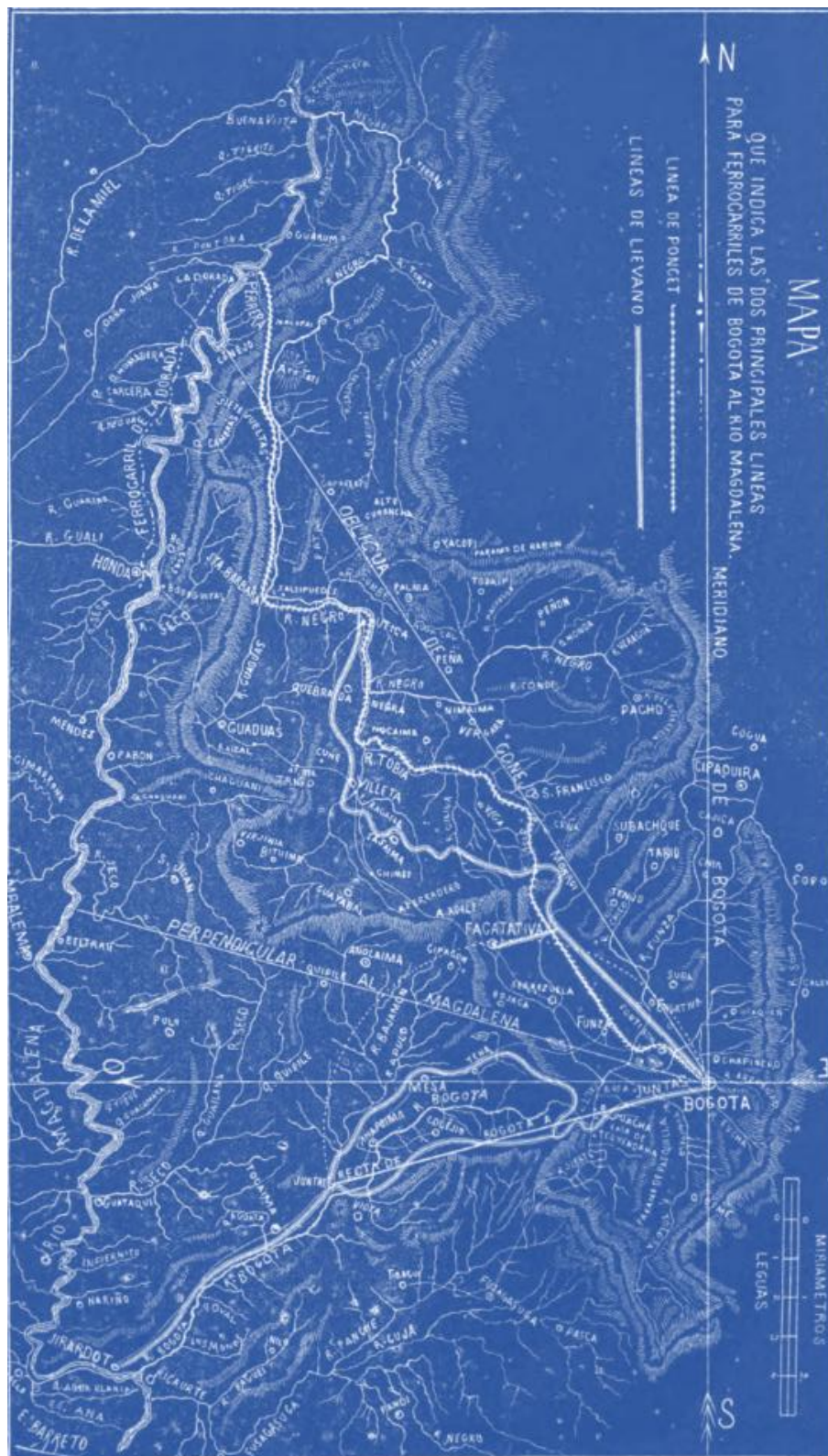


Figura 79 - Mapa elaborado por Liévano donde incluyó la línea recomendada por Poncet desde Bogotá hasta la quebrada la Perrera

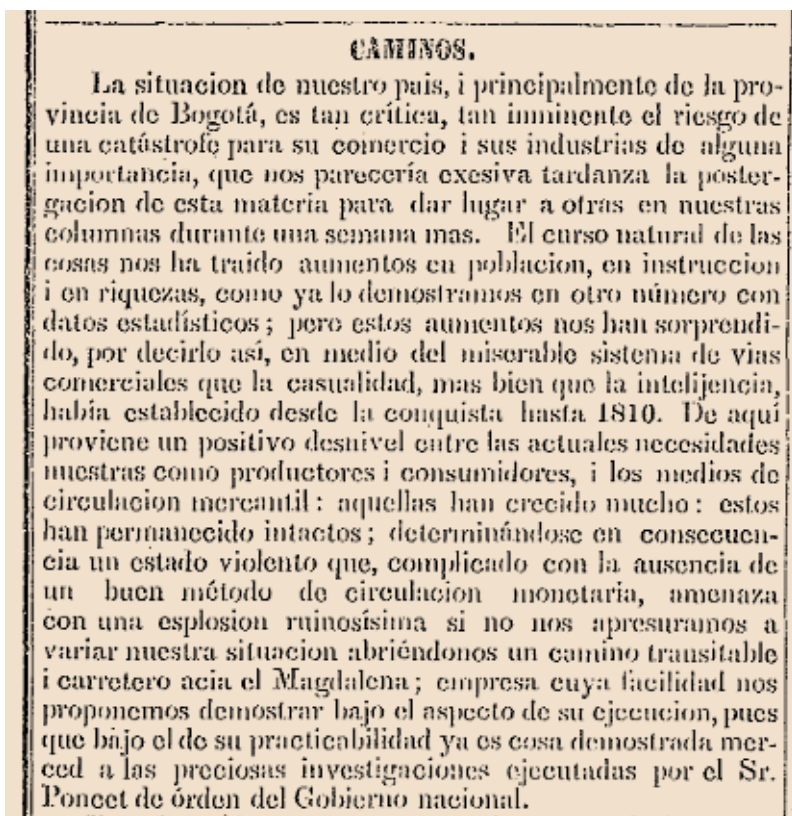


Figura 80 - Nota editorial de El Neo-Granadino del 7 de octubre de 1848

Cuarenta años más tarde, Ponce de León⁴⁴⁶ dijo lo siguiente sobre la línea de Poncet: *“En aquella época no se soñaba en ferrocarriles, ni el servicio del bajo Magdalena se hacía como se hace en la actualidad, ni se tenía un ferrocarril que salvara los inconvenientes de la navegación entre Honda y Conejo, ni se pensaba en que las aguas del alto Magdalena fueran algún día surcadas por buques de vapor, ni se presentó al ingeniero otra cuestión que la de trazar una línea para camino carretero al río Magdalena, prescindiendo de todas las consideraciones que más tarde han venido a hacer bastante complejo el problema, y que aquel ingeniero no pudo tener en cuenta”.*

Tras conocer la recomendación de Poncet, y aún antes de que este hiciera entrega formal del estudio, el secretario encargado de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas, Manuel Ancízar (futuro asistente de Codazzi en la comisión corográfica), se apresuró a pedir apoyo al jefe político de Guaduas, coronel José María Acosta, para la construcción de un nuevo camino carretero entre la

⁴⁴⁶ MANUEL PONCE DE LEÓN, “Vía de Cambao”, Anales de Ingeniería, Órgano de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Volumen 1, Número 5, pp. 129-138, Bogotá, diciembre 1° de 1887

embocadura del Guaduas (Santa Bárbara) y el punto llamado Guarumo⁴⁴⁷, al norte de la desembocadura de la quebrada la Perrera (figura 81).

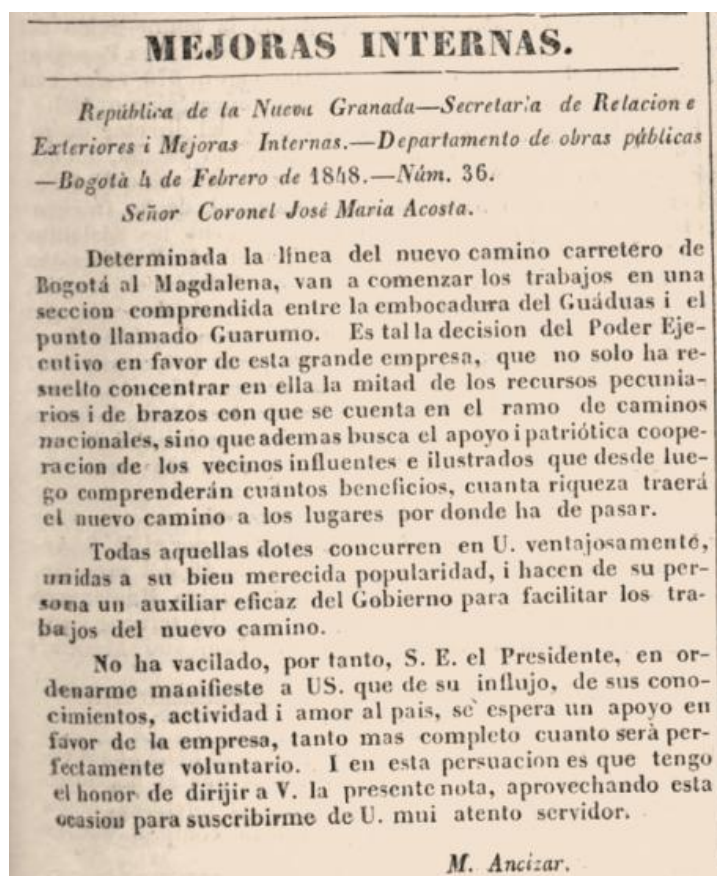


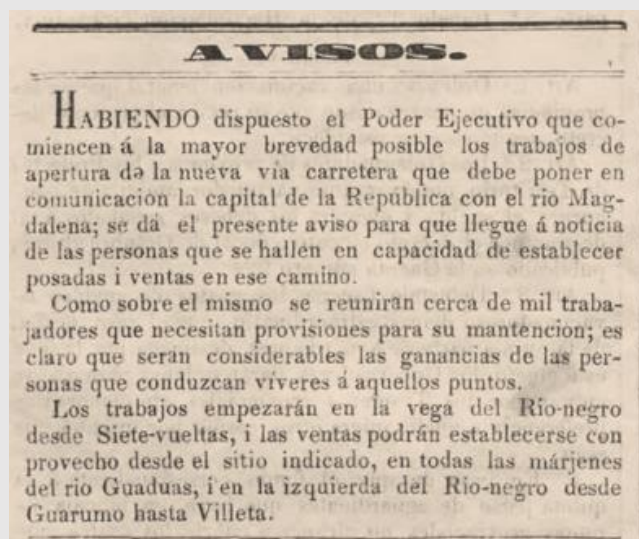
Figura 81 - Carta de Ancizar al coronel José María Acosta, jefe político de Guaduas (Gaceta Oficial No. 956 del 20 de febrero de 1848)

En el informe que rindió el 1 de marzo de 1849 al Congreso Constitucional el Secretario de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas, Cerbeleón Pinzón, (inserto en la Gaceta Oficial el 26 de abril siguiente) se lee: *“hoy se trabaja con empeño en la importante vía proyectada recientemente para acortar y facilitar el camino de la capital de la República al primero de nuestros ríos, el Magdalena. Es aquí el lugar de rendir homenaje a la justicia, haciendo el merecido elogio de los cuerpos del ejército que organizados debidamente prestan sus servicios en la composición de caminos, con un interés que los*

⁴⁴⁷ Aunque la línea recomendada por Poncet terminaba en la desembocadura de la quebrada la Perrera, el gobierno nacional decidió que el punto final del camino fuese aguas abajo, en Guarumo, lo que implicaba un aumento en su longitud. Posiblemente, tomó esta decisión por considerar que Guarumo era un punto más adecuado para un embarcadero que la desembocadura de la Perrera

recomienda altamente, que no es menos apreciable que la lealtad con que saben llenar sus deberes, como ciudadanos armados en defensa de la patria. Debo también aquí hacer una especial mención del ingeniero Sr. Poncet, cuya consagración e interés le hacen digno de que se le recomiende en este informe”.

El entusiasmo que produjo el anuncio de la apertura de este nuevo camino al Magdalena llevó a la publicación de un aviso en *El Constitucional de Cundinamarca* durante varios días, a partir del 10 de marzo de 1848, invitando a establecer posadas y ventas a lo largo de él.



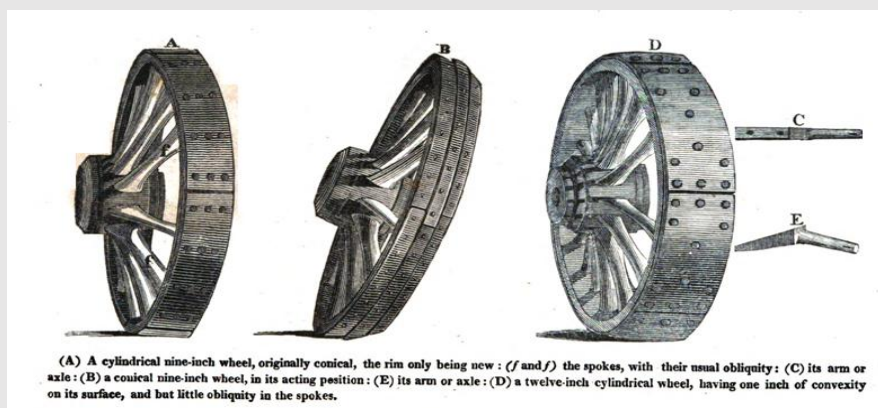
Como resultado de una invitación abierta, publicada en *El Constitucional de Cundinamarca* el 10 de octubre de 1848, para presentar propuestas para la refacción de la calzada de Fontibón, que se había deteriorado notablemente, el 26 de octubre siguiente el gobernador de la provincia de Bogotá suscribió un contrato con Enrique París para componer el camino nacional del Occidente desde San Victorino hasta el Puente Grande, en un plazo máximo de 18 meses a partir del 1 de diciembre. La composición consistía en la *macadamización*⁴⁴⁸ de la calzada dentro de los sardineles, incluyendo la refacción de estos donde

⁴⁴⁸ Teniendo en cuenta que los desarrollos británicos del sistema *macadam* se hicieron públicos entre 1810 y 1820, su aparición en la Nueva Granada se puede considerar relativamente temprana. En su libro *“Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá 1820-1910”*, CEJA 2000, Mejía Pavony presenta un fragmento del informe que el gobernador de la provincia de Bogotá, José Ramón Villoria Calderón, presentó en la Cámara de la provincia en 1837, en el que menciona que “... se ofreció un privilegio con condiciones ventajosas al empresario que quisiera abrir un camino, por el sistema de Mac Adams, de esta capital a Zipaquirá. En 11 de octubre (1836) expedí y publiqué el decreto correspondiente, invitando a los empresarios que quisieran optar el privilegio, pero desgraciadamente ninguno se presentó”

estuviesen deteriorados. El contrato estableció que la capa de macadam debía tener un espesor de diez pulgadas en la parte media de la calzada y al menos siete en las orillas. Determinó, también, *“que el piso del camino sobre el cual debe ponerse el cascajo no tendrá forma convexa sino plana o más bien cóncava”*⁴⁴⁹.

La técnica propuesta desde 1811 por el ingeniero escocés McAdam⁴⁵⁰ se basaba en el principio de que *“un camino se debe considerar como un piso artificial colocado sobre un suelo generalmente húmedo y blando (se refiere, por supuesto, a los suelos británicos). Este piso artificial requiere considerable ingenio y habilidad en la selección y preparación de los materiales, así como en su distribución para conformarlo como es debido, es decir, que presente una superficie fuerte, lisa y sólida sobre la que puedan circular los carruajes sin peligro de enterrarse en el subsuelo o encontrar impedimentos que eviten ser halados con el menor esfuerzo posible del trabajo de los animales”*. Para conseguirlo, McAdam recomendó el uso de piedras de al menos diez pulgadas, las que debían fragmentarse de manera que ningún trozo pesara más de seis onzas. Las piedras, una vez sueltas en el camino, no se deberían romper sobre él sino en el borde, hasta donde se debían arrastrar empleando un rastrillo fuerte y pesado. Una vez trituradas con martillos, se debían extender sobre el camino verificando que ningún fragmento excediese de seis onzas y se daría forma a éste con ayuda del rastrillo, de manera de dejarlo lo más plano posible, considerando suficiente un desnivel de tres pulgadas entre el centro y su borde en una calzada de treinta pies de ancho. Finalmente, se traería el material pulverulento sobrante, el que se debía esparcir sobre la superficie para que sus partículas descendieran por el interior de la capa ya conformada. De la compactación se encargaría el tráfico rodado.

Por los mismos años, el ingeniero irlandés Richard Lovell Edgeworth, quien había dedicado algún tiempo al diseño de carruajes, fue requerido en 1811 por el Comité de Ruedas Amplias (*Committee of Broad Wheels*) de la Cámara de los Comunes, para que emitiera un informe sobre las ventajas y desventajas de las ruedas cilíndricas y cónicas de los carruajes, respecto de su influencia sobre el deterioro de los caminos.



Ruedas cilíndricas y cónicas para carruajes⁴⁵¹

⁴⁴⁹ GACETA OFICIAL, número 1.062, Bogotá, domingo 15 de julio de 1849

⁴⁵⁰ JOHN LOUDON McADAM, *“A practical essay on the scientific repair and preservation of public roads”*, Printed and distributed by order of the Board of Agriculture, and Internal Improvement, at London, 1819

⁴⁵¹ W. DEACON, *“Remarks on conical and cylindrical wheels, public roads, wheel carriages, &c”*, Vernor, Hood, and Sharpe, Foultry; and J. Hatchard, Piccadilly, London, 1810

El estudio del asunto lo llevó a publicar su principal contribución a la ingeniería de caminos, *"An Essay on the Construction of Roads and Carriages"*⁴⁵², obra en la que describió en detalle su propuesta para el diseño del camino y una metodología para su construcción, en la que consideraba fundamental la adición de una capa de sello de agregado de reducido tamaño y que, con el tiempo, acabó por convertirse en una práctica aceptada y extendida internacionalmente, por encima del diseño que había propuesto McAdam en 1811.

En la terminación de esta capa fue que Edgeworth realizó su principal contribución respecto del diseño del escocés: el recebo. Dice en la página 20 de su obra lo siguiente: *"sobre la piedra machacada no se debe extender cobertura de ninguna clase, salvo gravilla limpia y angular, que pueda insertarse ella misma entre los intersticios de las piedras; pero no se debe usar más cantidad que aquella que pueda absorberse sin alterar la rasante de la superficie. (...) No se debe permitir que partículas mayores de una pulgada y media de diámetro formen parte de la calzada. (...) En todos los casos, una vez que el camino se haya cubierto con las piedras, debe ser cuidadosamente examinado, y toda piedra demasiado grande debe ser retirada o fragmentada en partes más pequeñas. Donde se dispone de sílex o pedernal, ellos son, una vez triturados, los mejores materiales corrientes que se pueden emplear; en cambio, la grava redondeada y los guijarros, si no están machacados, jamás conformarán un camino aceptable"*.

Para infortunio de Edgeworth, su método acabaría llamándose *macadam* con el paso de los años, negándosele así al irlandés una contribución que resultó fundamental para el buen funcionamiento de este tipo de capa estructural y funcional. Posiblemente sea este el primer documento en que la ingeniería de caminos colombiana le hace un reconocimiento a este destacado ingeniero, de quien el reputado científico irlandés John Joly escribió⁴⁵³: *"Edgeworth formuló un procedimiento completamente científico, basado en principios correctos. Es uno de los ingenieros de caminos con mayor visión científica de conjunto de todos los tiempos"*.



Fue también Edgeworth quien probó por primera vez el recebo de la piedra partida con una mezcla del polvo de la misma piedra (subproducto de su machaqueo con el martillo) con agua, consiguiendo mejorar significativamente la regularidad superficial y la comodidad del tráfico rodado. Esta técnica recibió el nombre de *"water-bound macadam"*, es decir, macadam cohesionado con agua, que perduró tanto, que aún aparecía en las normas colombianas de construcción para carreteras en la segunda mitad del siglo XX. Las del Ministerio de Obras Públicas, publicadas en 1966, la incluyeron bajo el nombre de *macadam hidráulico* en la norma MOP C 205-63 y, con el mismo nombre, quedó registrada en la sección B 0800-67 de las especificaciones de construcción de vías de la Secretaría de Obras Públicas de Bogotá en 1967

⁴⁵² RICHARD LOVELL EDGEWORTH, *"An essay on the construction of roads and carriages"*, The Second Edition, Printed for R. Hunter, successor to Mr. Johnson, London, 1817 (la primera edición se publicó en 1813)

⁴⁵³ JOHN JOLY, *"Reminiscences & Anticipations"*, pp. 160-161, T. Fisher Unwin Ltd., London, April 1920

París comenzó los trabajos de acuerdo con lo fijado en el contrato que suscribió, pero el 26 de diciembre la Secretaría de Relaciones Exteriores, que de acuerdo con las disposiciones de la época debía aprobarlo, decidió eliminarle el párrafo donde se establecía que el contratista tenía derecho a recibir intereses de mora si no había fondos para hacerle los pagos oportunamente. Debido a esta modificación, el 18 de enero de 1849 París rechazó esos cambios introducidos por la Secretaría en el contrato y solicitó limitar entonces el camino a la parte ya construida por él – *“una parte considerable de camino en la calzada de Fontibón y 100 varas concluidas en Puente Aranda”* –. La Secretaría aceptó la petición de París y el contrato se dio por terminado el 26 de enero (figura 82).

En el informe que presentó a la Cámara Provincial de Bogotá el 15 de septiembre de 1849, el Gobernador Vicente Lombana incluyó el siguiente comentario al final del capítulo sobre vías de comunicación:

Concluiré ya este capítulo, que se está alargando demasiado, llamando vuestra atención sobre los cuatro enemigos capitales de los caminos, que son como vosotros lo sabeis, además de nuestras fuertes lluvias intertropicales, los carros, los empleados, i los contratistas.

Respecto de los carros, es necesario gravarlos fuertemente para que indemnicen una pequeñísima parte de los daños que causan en las calles, puentes i caminos, o tomar el partido extremo de prohibirlos. Todo puede conciliarse, reglamentando debidamente su servicio, porque, si esto no se hace, es necesario renunciar para siempre a la esperanza de tener por donde caminar, en beneficio de especuladores que ganan con la composición de los caminos i con su descomposición; pues que si están buenos, se utilizan con sus carros, i si malos, con las contratas para su composición.

Las contratas para obras públicas son casi siempre ruinosas i de ordinario no se cumplen, así es que todos las solicitan para hacer fortuna. De otro lado, una multitud de empleados las mas veces inútiles, consumen estérilmente lo que pudiera destinarse al pago de buenos jornaleros para componer nuestros caminos, que lo que necesitan mas bien es de hombres prácticos, como el actual Director del presidio, Sr. Lino María Peña, a quien debemos mucho mas en este importante ramo que a muchos científicos, que no pueden poner en práctica sus grandes conocimientos teóricos, en un país que por su notoria pobreza apenas puede aspirar, por ahora, a conservar sus malos caminos de herradura.

Ref.: VICENTE LOMBANA, *“Informe del Gobernador de Bogotá a la Cámara de Provincia en su reunión ordinaria de 1849”*, página 17, Imprenta del Neo-Granadino, por Antonio M. Pradilla, Bogotá, 1849

Despacho de Relaciones Exteriores.

Bogotá, 26 de diciembre de 1848.

Apruébase la contrata de que se da cuenta para la macadamización del camino nacional del Occidente desde el puente de San Victorino hasta el Puente Grande, exceptuando la parte del artículo 12 relativa a pago de intereses de demora.—Comuníquese.—Por S. E.—El Subsecretario encargado del Despacho, *Aroamena*.

Exmo. Señor.—Enrique Paris con las consideraciones debidas a V. E. represento: que habiéndoseme comunicado por el Sr. Gobernador de la provincia, que el Poder Ejecutivo prestaba su aprobacion a la contrata que dicho Sr. Gobernador celebró conmigo para la macadamización de la parte del camino nacional de Occidente, desde San Victorino hasta Puente Grande, pero con la excepcion del artículo 12 que trata de pago de intereses de demora, vengo a manifestar a V. E. que no me comprometo a aceptar el contrato en esos términos; pues si así fuera, serian graves los inconvenientes para mi. Pero como ya haya hecho una parte considerable de camino en la calzada de Fontibon i como 100 varas concluidas en Puente Aranda, prorgongo a V. E. que quede reducido el contrato a solo la parte de camino, para la cual se invitó a contrata por el Gobierno, es decir, la calzada de Fontibon, la cual haré al mismo precio (15 reales) aunque segun se ve, hai mas trabajo en esa parte que en el restó del camino, por tener que construir los dos antepechos a cada lado. Tambien suplico a V. E. resuelva que la parte de camino que tengo hecha en Puente Aranda, entre en parte del contrato, a lo que no dudo se accederá si se tiene en consideracion el estado pésimo en que estaba esa parte de camino, i los gastos que yo he hecho en ella.

Bogotá, enero 18 de 1849.—Excmo Señor

Enrique Paris.

Despacho de Relaciones Exteriores.—Bogotá, 26 de enero de 1849.

Resuelto.—Atendiendo a que el Sr. Enrique Paris no conviene en la excepcion de la parte del artículo 12 de la contrata celebrada por él con la Gobernacion de Bogotá en 26 de octubre último, que fué aprobada por el Poder Ejecutivo, i teniendo tambien en consideracion la parte de la obra ejecutada ya por el Sr. Paris, se resuelve:

“El contrato celebrado por la Gobernacion i el Sr. Paris de que se trata, se contraerá solo a la macadamización de la calzada de Fontibon, i a cienenta varas de composicion a uno i otro lado del puente Aranda; por los precios i con las condiciones estipuladas en el contrato citado.”

Comuníquese a la Gobernacion de Bogotá i al Sr. Paris.

Por S. E.—El Secretario, *C. Pinzon*.

Figura 82 - Aceptación de la contracción del contrato con Enrique París

La administración presidencial de José Hilario López, que sucedió a la de Tomás Cipriano de Mosquera el 1 de abril de 1849, decidió no continuar los trabajos que se estaban adelantando en el camino entre Guaduas y Guarumo pues, según refiere Camacho Roldán, “*el ensayo hecho en el camino de Siete-vueltas en 1848 y 1849 por el señor General Mosquera, si bien fue motivado por las*

*mejores inspiraciones del patriotismo, fue extemporáneo, y no calculó bien los recursos y las necesidades del país. La pérdida de más de cien vidas y de más de cien mil pesos fueron sus únicos resultados*⁴⁵⁴. En su lugar, el Poder Ejecutivo convocó el 29 de julio de 1849 a un contrato para la apertura de un modesto camino de herradura entre Villeta y Guarumo por la línea trazada para el camino carretero por Poncet⁴⁵⁵ (figura 83).

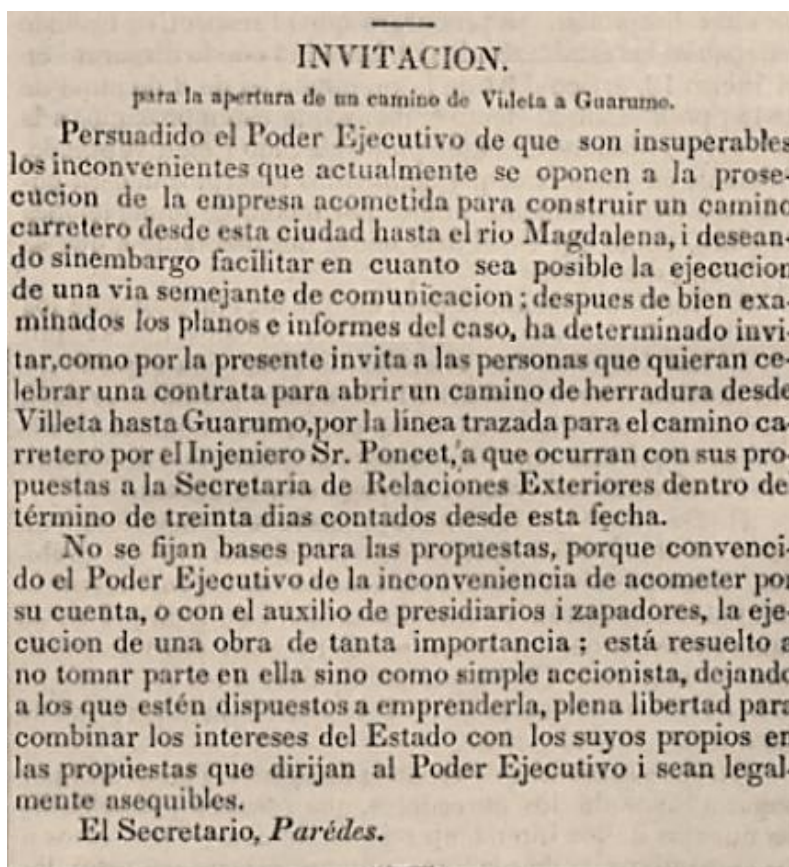


Figura 83 - Invitación para la apertura de un camino de herradura entre Villeta y Guarumo

Esta invitación no tuvo acogida, por lo que en aviso publicado el 2 de diciembre de 1849 en la Gaceta Oficial No. 1.089, el gobierno anunció que desistía del propósito de llevar a cabo la apertura y construcción del camino de herradura siguiendo el trazado de Poncet y que había decidido, en su lugar, componer y mejorar, en lo posible, el camino existente entre Bogotá y Honda, emprendiendo una composición sólida del tramo entre Aserradero (Los Alpes) y Villeta, *“aplicando al efecto el trabajo de los presidiarios del primer distrito”*,

⁴⁵⁴ Ibidem 423

⁴⁵⁵ GACETA OFICIAL No. 1.064, Bogotá, domingo 29 de julio de 1849

a la vez que invitando a celebrar *“una contrata para refaccionar, macadamizar, y en suma, construir de nuevo todo el camellón que falte en la parte del mismo camino que media entre el puente de San Victorino y el sitio del Roble (punto conocido hoy como Alto de la Tribuna), más allá de Botello”* (figura 84).

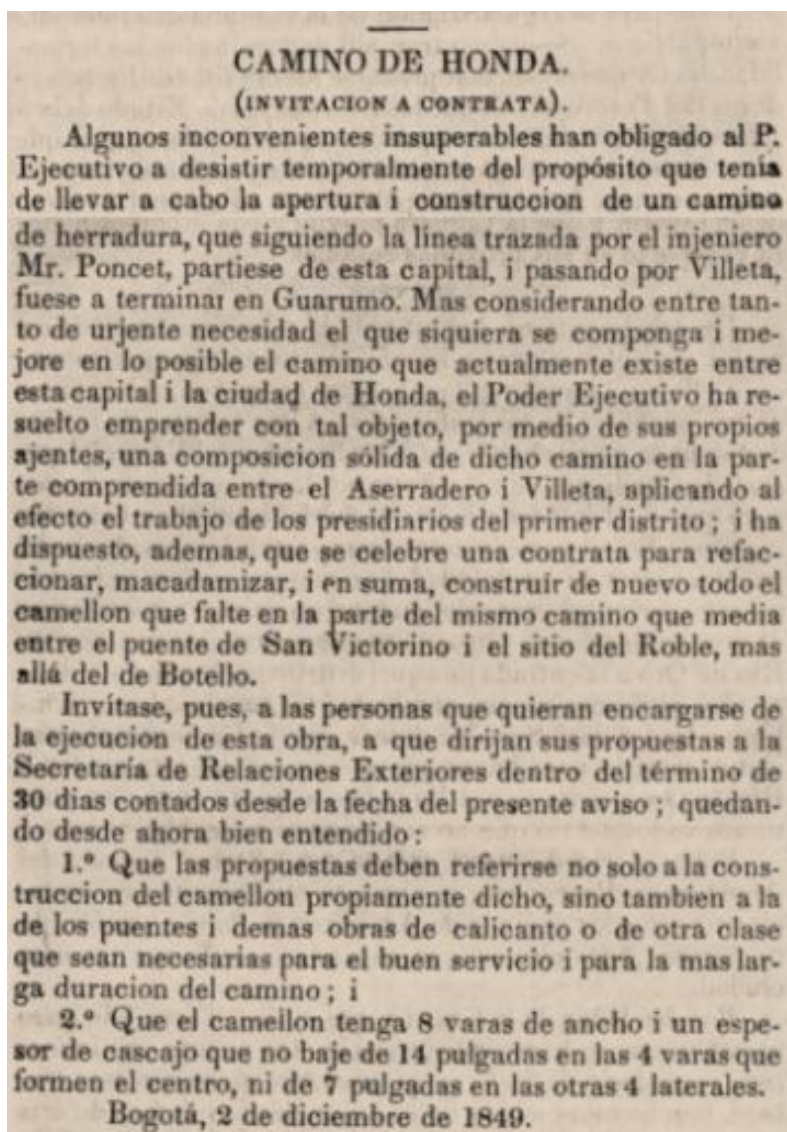


Figura 84 - Invitación a contratar el camino entre San Victorino y El Roble

La invitación para el tramo sabanero se perfeccionó en enero siguiente (figura 85)⁴⁵⁶, y al cabo de un mes se recibieron cuatro propuestas, considerándose como más favorable la presentada por los señores Evaristo y Eustacio de la Torre, con quienes se suscribió el contrato respectivo (figura 86)⁴⁵⁷.

⁴⁵⁶ GACETA OFICIAL No. 1.095, Bogotá, domingo 13 de enero de 1850

⁴⁵⁷ GACETA OFICIAL No. 1.101, Bogotá, domingo 17 de febrero de 1850



Figura 85 - Parte inicial de la invitación a contratar la construcción del camino de Occidente entre San Victorino y El Roble

Como los trabajos entre Aserradero y Villeta avanzaban a ritmo muy lento con la mano de obra presidiaria y, además, el tramo entre Villeta y Honda, que siempre fue el más crítico, había quedado fuera de atención, el señor Juan Bransby decidió presentar una propuesta pública el 30 de marzo de 1850, publicada en la Gaceta Oficial No. 1.113 del jueves 11 de abril, para conservar durante cinco años el camino *“desde la boca del monte (El Roble) hasta Honda, obligándome a mantenerle en un estado transitable i secar los fangales i malos pasos, presentando cada 6 meses o cada año, certificados de las autoridades que para el efecto se señalaren por el Poder Ejecutivo”*. Igualmente, ofrecía el reconocimiento del terreno *“para el camino de ruedas desde Facatativá hasta el puerto en el Magdalena, practicando la nivelación trigonométrica de dos o tres rutas con la mira de poder después escoger la mejor y levantar y presentar al Gobierno los planos correspondientes con los demás datos útiles para formar un cálculo respecto de lo que podría ser el costo de un bien camino de ruedas”*.

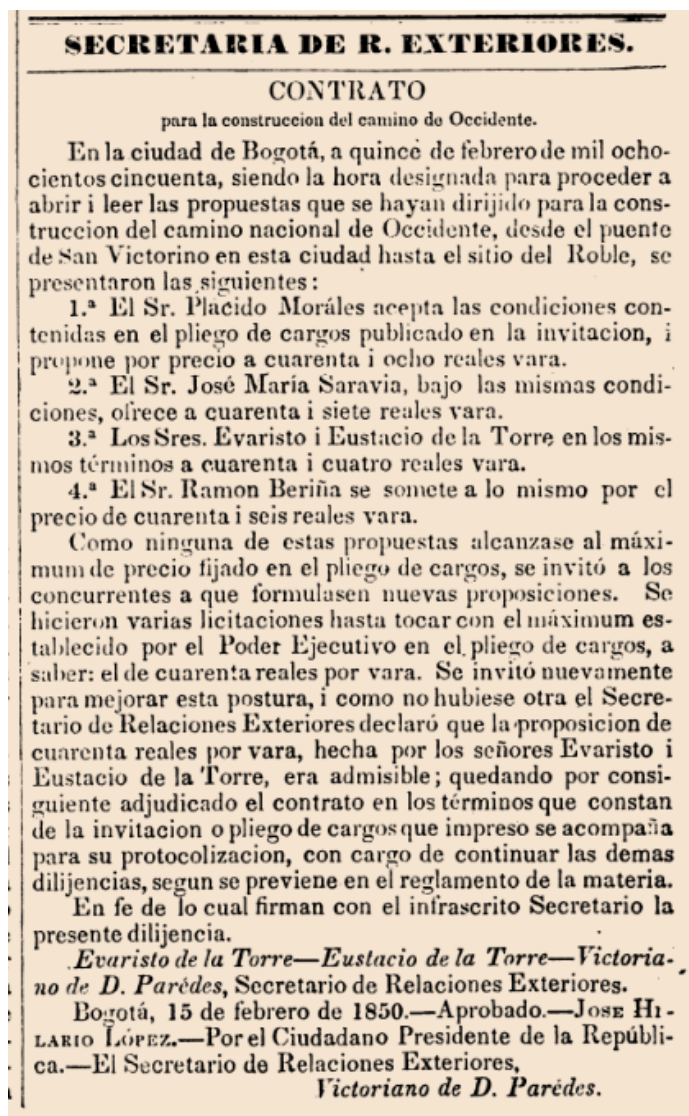


Figura 86 - Contrato para la construcción del camino de Occidente entre San Victorino y El Roble

Tras evaluar esta propuesta y hacerle algunas modificaciones, el 23 de junio siguiente la Secretaría de Relaciones Exteriores publicó en la Gaceta Oficial No. 1.132 el contrato suscrito con Bransby el día 20 anterior, a través del cual éste se comprometía a *“reparar y componer y mantener el camino nacional del Magdalena desde el Roble hasta las Bodegas de Bogotá a orillas de dicho río, de suerte que desaparezcan todos los malos pasos, fangales, y demás obstáculos que en la actualidad lo hacen de un tránsito penoso, y convertirlo en una vía cómoda y segura de herradura”* así como a *“presentar al Gobierno la exploración científica de tres rutas que, empezando en la explanada de Bogotá, vayan a terminar al río Magdalena por la cañada del río Villeta y los cálculos aproximados de lo que puede importar cada uno de los caminos que*

hubieran de practicarse en ellas". Este contrato fue sometido a consulta pública en búsqueda de proponentes que mejoraran la oferta, y el 2 de julio siguiente se convocó a una audiencia en la que se recibieron dos ofertas técnico-económicas: la de Bransby en compañía de J. Francisco Briceño y otra de Bonifacio Guzmán. La propuesta de los dos primeros era económicamente más favorable a los intereses del gobierno, por lo que el secretario, aplicando el procedimiento de contratación de la época, invitó al señor Guzmán a mejorar su propuesta para superar la de sus oponentes. Al manifestar Guzmán que no podía hacerlo, el remate se adjudicó a los señores Bransby y Briceño, y se firmó el contrato definitivo⁴⁵⁸.

En su informe al Congreso del 1 de marzo de 1851 (publicado en la Gaceta Oficial No. 1.212 del 13 de abril siguiente), donde resumió las actividades efectuadas en mejoras internas durante el año anterior, el Secretario de Relaciones Exteriores, Victoriano Paredes, mencionó lo siguiente en el apartado titulado *Camino de Occidente*⁴⁵⁹: *"como es notorio, camino no ha existido nunca, pues no podía llevar ese nombre la senda escabrosa y llena de precipicios y profundos atolladeros que hasta ahora han servido para dicha comunicación. (...) Hiciéronse varias invitaciones con el fin de celebrar una contrata para la construcción de un camino de herradura que condujese de Villeta a Guarumo por la línea trazada para un camino de ruedas por el Sr. Poncet; mas habiéndose dificultado el contrato por falta de licitadores, y no debiendo retroceder el Gobierno en tan importante empresa, ocurrió al medio de empezar la obra por la parte oriental, ya que por la occidental presentaba inconvenientes invencibles por ahora. En efecto, se publicó la invitación que se acompaña a este informe para la construcción de la parte del camino que conduce de esta capital al sitio del Roble. (.....) Llegado el día y hora de la licitación, tan solo dos de los muchos concurrentes se aproximaron al precio designado por el Gobierno, y solo los señores Eustacio y Evaristo de la Torre se atrevieron a pujar hasta llegar a los cuarenta reales. Adjudicóseles el contrato con advertencia de que se publicaría de nuevo por la Gaceta escitando (sic) a una segunda licitación, a condición de que no se hiciesen propuestas por menos*

⁴⁵⁸ GACETA OFICIAL No 1.140, Bogotá, domingo 28 de julio de 1850

⁴⁵⁹ No parece existir una disposición administrativa que haya dado el nombre de *"camino de Occidente"* a la vía que se dirigía de Bogotá hacia el poniente a través de Facatativá. Una de las primeras menciones, si no la primera, se encuentra en un mensaje dirigido por José María Rubio Frade, gobernador de la Provincia de Bogotá, al Secretario de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas, el 25 de abril de 1848 (figura 87)

de un 10 por ciento de rebaja; y como transcurrido el tiempo prefijado para esto no se presentasen licitadores, se hizo en aquellos Señores la adjudicación definitiva. (.....) Es muy del caso aseverar aquí, sin temor a contradicción, que este camino es el primer camino bueno que se construye en la Nueva Granada, y que este contrato es el más perfecto y acondicionado de cuantos se han celebrado por el Gobierno sobre caminos, siendo también, respectivamente, el más barato de todos. (.....) Y debo decir igualmente, porque es un deber de conciencia decirlo, que los señores de la Torre, no solo han llenado cumplidamente y con actividad e inteligencia las estipulaciones del contrato, sino que, llenos de pundonor y desprendimiento, han hecho mucho más de aquello a que están obligados, como se puede ver en todos los informes de las diferentes personas honradas, respetables e inteligentes que han sido comisionadas por el Gobierno para recibir las porciones de a mil varas que se han ido entregando”.

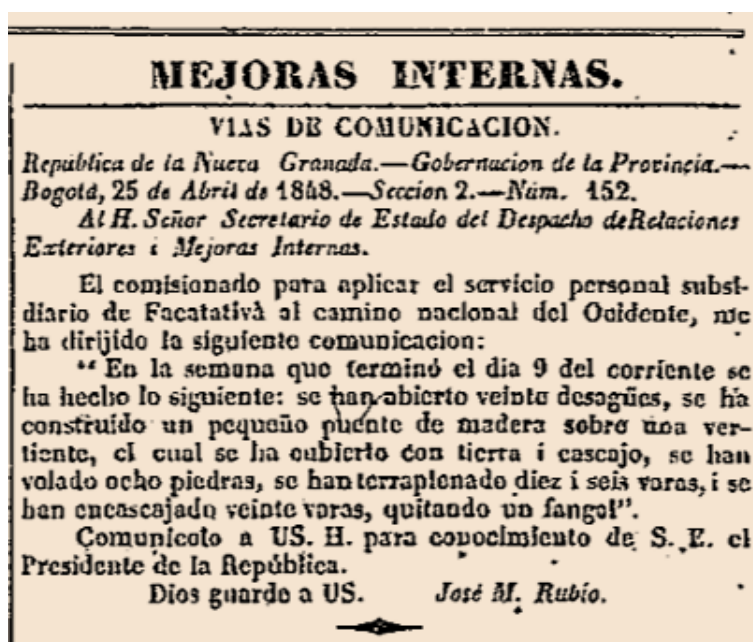


Figura 87 - Mención de la vía hacia Honda como “camino nacional de Occidente” en 1848⁴⁶⁰

En relación con la continuación del camino hasta el río Magdalena a partir del Roble, decía el informe del Secretario: “como el Poder Ejecutivo, con sobra de razón, no piensa prescindir de la continuación del camino carretero hasta la orilla del Magdalena por el lado de Guarumo y como esta construcción no

⁴⁶⁰ GACETA OFICIAL No. 978, Trimestre LXIX, Bogotá, jueves 11 de mayo de 1848

podrá llevarse a efecto en menos de unos cinco años, dispuso que mientras ella podía verificarse, se celebrase un contrato para refaccionar y mantener en buen estado por cinco años aquella parte del camino actual. Hechas las invitaciones y demás diligencias del caso, se celebró el contrato que se registra en la Gaceta número 1.140 con los señores J. Bransby y Francisco Briceño, quienes han empezado a allanar los inconvenientes que aquella ruta presentaba, y el empeño con que actualmente trabajan promete muy satisfactorios resultados dentro de pocos meses”.

La suerte corrida por los trabajos de construcción de los hermanos de la Torre y por los de Bransby & Briceño fue muy dispar. Quizás por la trascendencia de la obra y por su cercanía con la capital, el avance y la calidad de los trabajos de los señores de la Torre fueron objeto de mayor seguimiento. Como en aquellos años aún no se había inventado el pingüe negocio de la interventoría, el gobierno nacional solicitó periódicamente el concurso de ciudadanos reconocidos y dignos de confianza, para que visitaran las obras de los hermanos de la Torre y le presentaran informes sobre su calidad y avance. La importancia que se dio a estas visitas de supervisión quedó de manifiesto con el hecho de que la primera la realizó Agustín Codazzi en compañía de su asistente en la comisión corográfica, Manuel Ancizar.

En el informe rendido al Congreso del 1 de marzo de 1852, donde resume las actividades efectuadas en 1851 sobre vías de comunicación, el nuevo Secretario de Relaciones Exteriores y Asuntos Internos, José María Plata, escribió lo siguiente en el apartado correspondiente al tramo a cargo de los hermanos de la Torre: *“Los empresarios del camino de Occidente, que se dirige de esta capital al Magdalena, han trabajado infatigablemente en esta obra. Han entregado, y el Gobierno ha recibido, 24.000 varas de camino Pronto deben hacer otra entrega considerable. La empresa está ya de tal modo organizada, que su conclusión no está amenazada de tropiezo alguno. Los contratistas han acopiado los considerables medios que eran necesarios para ejecutar, en el tiempo y con la perfección estipulados, todo aquello a que se comprometieron.*

Para el recibo de estas porciones de camino, el Gobierno ha comisionado a personas inteligentes e imparciales que las examinasen. Según los informes de estas comisiones, que han sido publicados en la Gaceta Oficial, la parte hasta hoy construida satisface plenamente las condiciones de la contrata. Por tal

motivo puede asegurarse que el importante trayecto al Roble quedará construido con notable perfección y que vendrá a ser esta la inversión más provechosa y de efecto más permanente que se haya dado en este ramo”.

La siguiente tabla incluye partes de los informes presentados por los ciudadanos designados al efecto por la Presidencia de la República, como resultado de sus visitas a la obra. Fue prácticamente unánime la satisfacción de estos *interventores* con las ejecuciones de los hermanos de la Torre. La medición de la obra aceptada a satisfacción hasta marzo de 1853 muestra un resultado sorprendente: 61.342 varas granadinas⁴⁶¹ de calzada construida, es decir, 49,0736 km, en menos de tres años de labores (figura 88).

Algunas visitas de supervisión a las obras del contrato de los hermanos de la Torre

FECHA DEL INFORME	COMISIONADOS Y ALGUNAS OBSERVACIONES PRINCIPALES
2 de octubre de 1850; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.159 del domingo 6 de octubre de 1850	MANUEL ANCÍZAR, AGUSTÍN CODAZZI: <i>Medimos “las mil varas, (...) perforamos el camellón sobre el centro y los costados en muchos puntos para ver el espesor de la capa de cascajo i siempre lo hallamos superabundante, dando en algunos puntos 21 pulgadas al centro i doce en las orillas, siendo así que el contrato solo exige (sic) 14 i 7. Las piedras de los sardineles son cuadradas, bien talladas i de dimensiones frecuentemente mayores que lo estipulado, apoyadas no solo contra el camellón macadamizado, sino contra el terraplén que de lado i lado contiene la curva del camellón hasta las zanjas del desagüe, cuya obra adicional no está espresada (sic) en el contrato i completa de una manera feliz la construcción del camino”.</i>
15 de noviembre de 1850; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.172 del jueves 21 de noviembre de 1850	JOSÉ I. CAICEDO GUTIÉRREZ: <i>Medi mil varas. (...) “Después, procedí a hacer diferentes hoyos en todo el trayecto de las mil varas para conocer la profundidad o espesor de cascajo en el camellón i habiendo abierto diez i siete hoyos en el centro i diez i seis a uno i otro lado en las orillas de los zardineles (sic) a muy variadas distancias, me dieron por resultado el siguiente espesor: hoyos en el centro, uno de 28 pulgadas, tres de 21, ocho de 20, tres de 19 y dos de 18 i ½ pulgadas, que haciendo la reducción de uso con otros salen todos los diez i siete hoyos a 20 pulgadas cada uno. Hoyos a las orillas de los zardineles (sic) ... resultan quince de 9 pulgadas i uno de 8. La construcción del camino en estas mil varas es en forma convexa y va disminuyendo desde el centro a los sardineles, desde 20 hasta 9 pulgadas, cuya construcción en mi opinión es la más ventajosa para el fácil desliz de las aguas llovedizas. (...) El cascajo llena perfectamente las condiciones del contrato que he tenido a la vista Revisé minuciosamente los zardineles (sic) laterales del camellón, los que son de una construcción sumamente sólida, de piedra labrada i perfectamente unida. (...) Medí también la anchura del camellón, i tiene en toda su estension (sic) 8 varas sin incluir los sardineles. (...) Me tomo la libertad de hacer presente al Ciudadano Presidente de la República que los contratistas no solo cumplen satisfactoriamente</i>

⁴⁶¹ De acuerdo con una ley de mayo de 1836, la vara granadina era “la unidad fundamental de las pesas i medidas nacionales” y equivalía a ocho decímetros

FECHA DEL INFORME	COMISIONADOS Y ALGUNAS OBSERVACIONES PRINCIPALES
	<i>todas las condiciones del contrato, sino que hacen grandes esfuerzos para construir el camino tan bueno como es posible en este país”.</i>
20 de marzo de 1851; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.207 del jueves 27 de marzo de 1851	RICARDO DE LA PARRA, EUSEBIO BERNAL, MIGUEL S. URIBE: Se midieron dos mil varas. <i>“También medimos en diferentes puntos la anchura del camino i la encontramos siempre de ocho varas i doce pulgadas granadinas, incluyendo los sardineles. (...) Los sardineles están estrictamente nivelados, los flancos de la parte macadamizada tienen el declive suficiente para el fácil derrame de las aguas i la proyección de estos flancos es igual de uno i otro lado, lo que da al camino una conformación regular i uniforme, con arreglo a lo estipulado. Así mismo, hicimos algunas perforaciones en diversos puntos tomados a la ventura; ... al extremo (sic) occidental de las dos mil varas el espesor hallado fue solo de 15 pulgadas en el centro, en los demás puntos perforados hallamos uno mayor; siendo el término medio de 19 ½ pulgadas en el centro, de 16 ½ en el descanso de la curva i de 9 ½ en el remate de la falda. (...) Los sardineles están sólidamente nivelados i al raz (sic) con la parte inferior macadamizada i con la superior de las zonas laterales. (...) En cuanto a la naturaleza i calidad de los materiales hemos creído que nada podía objetarse a los que han empleado los empresarios. (...) De lo espuesto (sic) se deduce que en nuestro concepto las dos mil varas de camino que hemos medido en el nacional de Occidente i que son las que nos han puesto de manifiesto los señores de la Torre para que las recibamos, están construidas no solo conforme a las estipulaciones de su contrato, sino en gran parte con circunstancias no exigidas en este, que las hacen bajo varios aspectos de una calidad mejor que la que había derecho a exigir (sic) de ellos. Por tanto, creemos que deben dárseles por recibidas para los efectos estipulados”.</i>
7 de abril de 1851; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.230 del sábado 31 de mayo de 1851	MARIANO CALVO, RAFAEL ÁLVAREZ: Visitaron mil varas de nueva construcción y mencionan que los empresarios han construido un camellón en parte de ocho varas de ancho y en parte de nueve. <i>“Este camellón está contenido por dos sardineles bien hechos de piedra (no labrada, pero mui (sic) unida i bien careada) de catorce pulgadas de ancho y seis de grueso. (...) En el cascajo se encuentran algunas piedras de una dimensión mayor que de huevos de paloma. (...) Creemos que el camellón queda bastante sólido, porque a pesar de las fuertes lluvias i del paso continuo de más de setenta carros que escesivamente (sic) cargados conducen el cascajo para el camino que se está construyendo más allá del que nos ocupamos, no se deteriora. (...) En todas las perforaciones que hicimos en el centro del camellón resultó un espesor de cascajo i piedra de diezinueve (sic) a veintiuna pulgadas, i declinando ácia (sic) el sardin el hasta quedar de nueve a diez pulgadas”.</i>
26 de mayo de 1851; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.230 del sábado 31 de mayo de 1851	PLÁCIDO MORALES: <i>“Todo el camino en la extensión (sic) de las dos mil varas tiene ocho varas de ancho, sin incluir el espesor (sic) de los sardineles. (...) Todo el trayecto o longitud (sic) del camino se compone de una base de piedra picada que vulgarmente se llama ripio, la que promete una gran duración del camino, sobre esta base, en concepto del que habla muy sólida, se encuentra el encasajado compuesto de pedernal sólido i menudo, cuya sustancia no es susceptible de desmoronarse, el que está mezclado en una tercera parte con una sustancia de arena mui (sic) fuerte con el objeto de que el piso del camino se consolide formado una masa semejante al pedernal, la que sin duda resiste a la acción del tiempo i del continuo tráfico. El espesor del encasajado es, en el centro del camino, de veintitrés a dieziocho (sic) pulgadas, el que va disminuyendo hasta encontrar con los sardineles de uno i otro lado, en donde consta de un espesor de nueve hasta diez pulgadas. Toda la extensión (sic) del camino está perfectamente comprimida por la acción y fuerza de grandes cilindros que se emplean</i>

FECHA DEL INFORME	COMISIONADOS Y ALGUNAS OBSERVACIONES PRINCIPALES
	para esta operación. (...) Creo, Señor Secretario, como un deber de justicia i para conocimiento i satisfacción del Ciudadano Presidente de la República, que los empresarios en la parte del camino que he examinado han cumplido superabundantemente con las condiciones del contrato”.
27 de mayo de 1851; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.230 del sábado 31 de mayo de 1851	JOSÉ MARÍA MALDONADO: <i>“Medidas que fueron las mil varas, se procedió a medir en diferentes puntos el ancho del camellón, el cual es en toda su extensión (sic) de ocho i media varas”. Los sardineles “se componen de piedras cuadrilongas de más de 14 pulgadas de longitud (sic) y seis de diámetro, sólidamente enclavadas en toda su longitud (sic). El encasajado consta en las dos o tres primeras pulgadas de profundidad, de piedras pequeñas llamadas ripio de una magnitud mucho mayor que la de un huevo de paloma, i el resto de cascajo mezclado con arena que le da mucha solidez al camellón. En el centro de este y en toda su extensión (sic) hai (sic) una capa de cascajo que en los puntos más usados es de dieziocho (sic) pulgadas de espesor i en los menos usados de diecinueve (sic) a veinte pulgadas”.</i>
16 de julio de 1851; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.225 del miércoles 23 de julio de 1851	CIRIACO RICO, FRANCISCO J. URICOECHEA: <i>“Medimos dos mil ochenta varas de camino. (.....) Este camino tiene de extensión (sic), entre los dos sardineles, ocho varas, i a cada lado de los sardineles una zona de tierra de igual latitud i sólidamente compactada. (...) En las muchas perforaciones que hicimos al acaso encontramos que la capa de cascajo con la de ripio da ácia (sic) el centro un espesor de diez i siete a diez i ocho pulgadas, i en la parte en que se une al sardinel de ocho a nueve (...). Todo el camino en su conjunto elevado acia (sic) el centro i más bajo acia (sic) la línea exterior de las zonas laterales, al paso que da mayor comodidad para el tránsito, da pronta salida a las aguas, que inmediatamente van a correr por las sanjas (sic) que hai (sic) a uno i otro lado del camino. Hemos tenido a la vista el contrato celebrado para la construcción del camino y comparados los términos de él con la relación que acabamos de hacer, que es exacta, no vasilamos (sic) en asegurar que sus empresarios han cumplido no solo lo estipulado, sino que han hecho más de lo que debían, dando así al camino mayor solidez de la que debía esperarse por el contrato”.</i>
15 de diciembre de 1851; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.301 del miércoles 31 de diciembre de 1851	TOMÁS REED, JANUARIO TRIANA: Midieron 2.640 varas, desde la plazuela de Facatativá hasta 46 varas antes de llegar a la orilla de la quebrada de Cartajena (sic). Dice el informe que <i>“se abrieron tanto en el centro como en los lados veinte hoyos, i en todos se encontró la capa de cascajo igual por lo menos a lo que exige (sic) la contrata. (...) El cascajo es de buena calidad, aunque tiene algo más de la tierra indispensable”.</i> <i>“La forma del camino es excelente, porque los contratistas, enseñados por la experiencia, han adelantado en este punto. La anchura del camino, los desagües i las zonas están perfectamente de acuerdo con la contrata. (...) Concluiremos diciendo que cuando estábamos midiendo el camino cayó un fuerte aguacero que nos hizo conocer bien la solidez del camino”.</i>
26 de enero de 1852; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.310 del 31 de enero de 1852	RUFINO CUERVO, FRANCISCO DÍAZ POR JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ: Hicieron el reconocimiento desde 46 varas antes de la Quebrada Cartajena (sic) hacia el Roble, en una longitud de dos mil varas granadinas, de las cuales se debían deducir cien del acceso al puente Botello que estaba sin terminar. De las perforaciones hechas, encontraron que <i>“en el centro tiene la capa de cascajo y ripio una profundidad de diez i siete a diez i ocho pulgadas, i de siete en la orilla del sardinel. (....) Las piedras de los sardineles están bien unidas teniendo cada una ocho pulgadas de latitud y diez i ocho i media de profundidad”.</i> Se hizo otro reconocimiento de mil varas en las inmediaciones de Puente Aranda y practicaron las mismas operaciones

FECHA DEL INFORME	COMISIONADOS Y ALGUNAS OBSERVACIONES PRINCIPALES
	realizadas en la parte reconocida en Facatativá, siendo el resultado igualmente satisfactorio. Consideran lo visitadores que <i>"la parte del camino de Facatativá ácia (sic) el Roble es superior a lo demás que se ha construido, tanto por la mejor calidad del cascajo, como por la forma menos convexa que se le ha dado al camino, lo cual asegura más duración i la comodidad de los transeúntes"</i> .
8 de marzo de 1852; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.322 del 13 de marzo de 1852	ANDRÉS SANDINO, SALVADOR CAMARGO: Verificaron dos porciones del camino. Una de mil varas inmediatas al puente de Aranda y dos mil en el camino que gira de Facatativá al Roble. Al respecto mencionan: <i>"Las dos porciones de camino que hemos recibido están construidas con arreglo a las bases del contrato; en una y otra parte tiene el camellón ocho varas y i doce pulgadas de latitud con la inclusión de sardineles, como también la convexidad necesaria; los materiales empleados son de muy buena calidad especialmente en la parte del camino del Roble. Los diferentes cateos que practicamos para conocer el espesor i profundidad que debe tener la superficie de cascajo, nos dieron siempre un resultado de más de diez i seis pulgadas en el centro del camellón i siete en las orillas del sardinel. (...) Creemos que en su construcción no se han limitado los empresarios a llenar las condiciones a que están obligados, sino que las han aumentado en obsequio de su solidez y duración"</i>.
24 de mayo de 1852; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.397 del sábado 26 de junio de 1852	RAFAEL SUESCÚN, J. PARDO: El día 2 de mayo recibieron dos tramos del camino: uno delante de Facatativá girando hacia el Roble y otro de la misma villa de Facatativá hacia el puente de Corso. El primero, en una extensión de 970 varas granadinas presentó <i>"ocho varas doce pulgadas de latitud inclusive el sardinel, el cual tiene ocho pulgadas de latitud y diez i ocho i media de profundidad, hallándose en absoluta igualdad y perfectamente enclavadas las piedras. (...) Se hicieron perforaciones en el centro del camellón i a los lados, i en todos los diferentes puntos en que tuvieron lugar, se encontró que él tiene una profundidad toda de cascajo de diez i ocho a veintiséis pulgadas en la mitad i a los extremos (sic) de diez"</i>. El otro tramo de camino que se recibió, de mil treinta varas, <i>"está exactamente igual al anteriormente recibido por nosotros, i tiene dos caños de piedra en puntos convenientes para los desagües"</i>. Los delegados del gobierno también recibieron un puente y dejaron constancia de las obras que se estaban adelantando en otros. Posteriormente, el 24 de mayo, recibieron otras mil varas de calzada construida, <i>"desde el potrero de La Legua, donde terminó su recibo la comisión compuesta por Andrés Sandino y Salvador Camargo"</i>. Los comisionados dejaron constancia de que <i>"esta parte del camino ha escedido (sic) también las condiciones del contrato"</i>. Finalmente, dejaron constancia de su satisfacción por el hecho de que un camino de tanta importancia <i>"haya sido cumplido por los empresarios con tanta decisión como honradez"</i>.
Agosto 14 de 1852; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.418 del 26 de agosto de 1852	FRANCISCO DÍAZ, NEPOMUCENO CORREA: Fueron comisionados para recibir tres mil varas de camino construido. Un primer tramo, de mil varas, <i>"es de ocho varas doce pulgadas incluyendo en esta medida los sardineles, teniendo la piedra de que ellos están construidos las dimensiones espesadas (sic) en la contrata, encontrándose bien enterradas i perfectamente unidas entre sí; el espesor de la capa de cascajo en las cuatro varas del centro es de diez i seis a diez i ocho pulgadas, i en las cuatro varas laterales la designada en la respectiva contrata, terminando junto a los sardineles con siete u ocho pulgadas"</i>. Sobre las dos mil varas restantes, cuya localización precisa se indica en el informe, manifiestan que <i>"los caños que se han construido para los desagües se encontraron en los términos"</i>

FECHA DEL INFORME	COMISIONADOS Y ALGUNAS OBSERVACIONES PRINCIPALES
	<i>estipulados en la contrata respectiva” y, además, que “en todas las tres mil varas de camino recibidas, los empresarios han llenado todas las obligaciones que contrajeron a virtud del contrato celebrado, excediéndolas en algunos puntos en beneficio de la obra”. Finalmente, manifestaron que aparte de las tres mil varas que le ordenó verificar la Secretaría de Relaciones Exteriores, a petición de los contratistas midieron otras quinientas varas después de las recibidas de Facatativá hacia el Corzo, “las cuales se encuentran en estado de recibirse, en concepto de los infrascritos”.</i>
6 de octubre de 1852; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.435 del 18 de octubre de 1852	J. I. DE MÁRQUEZ, ENRIQUE B. UMAÑA: Midieron dos mil doscientas ochenta y ocho varas en el tramo entre Facatativá y el Roble, así como mil varas <i>“en la parte de Techo”</i>. Dice el informe lo siguiente: <i>“Habiendo hecho medir en diferentes partes la anchura del camino, encontramos que tiene las ocho varas que exige (sic) la condición segunda del contrato. Con el fin de examinar la profundidad i circunstancias del cascajo, hicimos abrir en algunos puntos algunos hoyos i notamos que su espesor escede (sic) en muchas partes a lo que requiere la condición quinta. En cuanto al cascajo, encontramos que la magnitud de las piedras principalmente en las primeras capas, escede (sic) con mucho a lo que prescribe la condición tercera, aunque parece que esto puede contribuir a la solidez del camino.</i>
17 de marzo de 1853; publicado en la Gaceta Oficial No. 1.498 del sábado 26 de marzo de 1853	MANUEL PONCE, JOSÉ IGNACIO CAICEDO GUTIÉRREZ: A petición del Secretario de Relaciones Exteriores procedieron <i>“a la medición del camino nacional de Occidente, empezando la medida desde el fin del empedrado del puente de San Victorino hacia el principio del empedrado que existe en la Boca del Monte, cerca del sitio denominado ‘El Roble’, ... habiendo obtenido un total de 61.342 varas granadinas en esta disposición”</i> (en metros, como se acostumbra hoy, son 49.073,60, contruidos en menos de tres años). El informe declara que, en ese momento, la calzada, sardineles y acotaciones estaban terminadas: (i) Desde el principio del camino a la salida de la plazuela de San Victorino, hasta la casa de Antonio Jil en el camellón de Fontibón y (ii) 21.087 varas desde el punto denominado <i>“El Cerrito”</i> en adelante, y desde un poco antes de la hacienda de la Fragua hasta 26 varas delante de la casa de salvador Rojas, en la subida del Roble, lo que indicaba que se habían construido hasta ese momento más de las tres cuartas partes del camino, presentando la resistencia suficiente al transporte de vehículos de ruedas. Además, dejaron constancia de que los puentes contruidos parecían suficientemente sólidos.

En el informe que presentó al Congreso del 1 de marzo de 1853, publicado en la Gaceta Oficial el 31 de marzo, el secretario Plata describe lo siguiente en relación con el sector a cargo de los hermanos de la Torre: *“Desde Bogotá, dirigiéndose al occidente por toda la extensión de llanura de aquel nombre hasta el sitio del Roble en que empieza el descenso de la cordillera, está contratada, como se os ha informado otras veces, la construcción de un camino sólido, ancho y cómodo para sostener el tránsito en vehículos de ruedas, siendo al mismo tiempo el mejor que pueda apetecerse para el tráfico en caballerías, como se hace ordinariamente en nuestros demás caminos. Están ya*

construidas las tres cuartas partes, por lo menos, de la total distancia, y no terminará el año civil en curso, según lo espera el Gobierno y lo promete la actividad de los contratistas, sin que la obra quede enteramente concluida. (...) Esta parte del camino será por mucho tiempo el modelo que se propondrá para obtener en todas las empresas de este género obras completas que satisfagan las necesidades del público y los deseos de las autoridades encargadas de sus intereses”.

CAMINO DE OCCIDENTE.		
República de la Nueva Granada.—Bogotá, marzo 17 de 1853.		
SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DEL D. DE RELACIONES EXTERIORES.		
En contestación a la nota de U, fecha 3 de los corrientes, diremos: que procedimos a la medición del camino nacional de Occidente, empezando la medida desde el fin del empedrado del puente de S. Victorino, hasta el principio del empedrado que existe en la Boca del Monte, cerca del sitio denominado “El Roble,” practicando la operación con una cadena de 50 varas, tomando el eje del camino en todas las partes en que era posible i en las demás, el sardinel, haciendo las señales convenientes a izquierda i derecha, para la división del camino en medias leguas i leguas, habiendo obtenido un total de 61,342 varas granadinas en esta disposición.		
	Leguas.	Varas.
Media legua 3 varas adelante del paréntesis anterior a la puerta del Ejido	0,5	3,125
Una legua 51 varas adelante de la casa del potrero de la legua de la hacienda de Aranda.....	1,0	6,250
Legua i media 60 varas adelante de la casa de Miguel Melo.....	1,5	9,375
Dos leguas 17 varas ántes del puente de San Antonio en el camellon de Fontibon.	2,0	12,500
Dos leguas i media al quinto sauce del solar de José Cortez	2,5	15,625
Tres leguas al vértice del ángulo que del lado del Oeste forma el ante-pecho de Puente Grande.....	3,0	18,755
Tres leguas i media 123 varas ántes de las tapias del Calabazal	3,5	21,875
Cuatro leguas por frente del potrero de San Pedro, de la hacienda de la Fragua.....	4,0	25,000
Cinco leguas i media entre Cuatro Esquinas i San Jorge.....	4,0	28,125
Cuatro leguas 45 varas adelante de la casa de la hacienda de la Soledad	5,0	31,250
Cuatro leguas i media frente al primer cerezo que está en la casa de Evaristo López, adelante del puente de Cerrezuela.....	5,5	34,375
Seis leguas adelante de la puerta de la hacienda de Potrero Grande	6,0	37,500
Seis leguas i media adelante de la puerta de Cipaquirá	6,5	40,625
Siete leguas adelante de la casita del puente del Corzo	7,0	43,750
Siete leguas i media pasando la segunda vuelta de Mana-blanca	7,5	47,875
Ocho leguas ántes de llegar frente a la máquina de aserrar que está cerca de Facatativá.....	8,0	50,000
Ocho leguas i media adelante de la toma del puente del Molino.	8,5	53,125
Nueve leguas frente a la casa de Javier Vergara...	9,0	56,250
Mil novecientas treinta i dos varas mas, hasta 26 vs. adelante de la estremidad occidental de la muralla de la casa de Salvador Rojas, punto en donde empieza la subida del Roble.	9,0 i	1,932
Tres mil ciento sesenta mas, hasta el Roble.....		3,160
Total.....		61,342 vs.

Figura 88 - Longitud de camino aceptada hasta marzo de 1853

En su informe del 1° de marzo de 1854, el nuevo Secretario de Relaciones Exteriores, Cerbeleón Pinzón, manifestó lo siguiente al Congreso Nacional en relación con este contrato: *“El camino de Occidente está a punto de ser terminado desde esta ciudad hasta El Roble, a virtud del contrato celebrado con aquel objeto; y además, se ha convenido en llevar la obra de la composición hasta el Aserradero, haciéndose para ello un ligero aumento en el precio de la contrata principal”*.

Del buen acabado de la obra de los hermanos de la Torre dejaron constancia no solo los *interventores*, sino, también sus usuarios nacionales y foráneos. Camacho Roldán⁴⁶² relata en sus notas de viaje, que por 1850 *“la construcción de la primera carretera, a la Mac-Adams (sic), en la Sabana de Bogotá, entre esta ciudad y el término de la explanada hacia el occidente, en una extensión de nueve leguas, era también la primera en la república”*. Dice, además, que *“Era un camino superior en toda la extensión de la palabra, detrás del cual trajeron el general José María Gaitán, dos o tres ómnibus ordinarios, y en seguida el señor Guillermo París otros cuatro magníficos, construidos por la Casa de John Stephenson de Nueva-York, ómnibus que aún existen (en 1887)”* (figura 89).

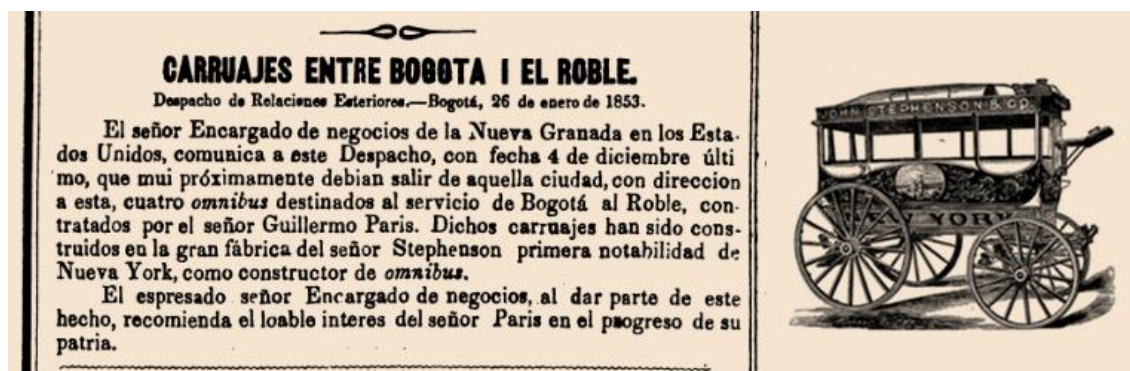


Figura 89 - Anuncio publicado en la Gaceta Oficial sobre la compra de ómnibus para servicio en la carretera de Occidente en 1853 e ilustración del ómnibus “Stephenson”

En un libro donde relata su periplo por el país entre 1852 y 1853, Holton⁴⁶³ hace una descripción similar: *“La carretera a Bogotá es muy buena, yo diría*

⁴⁶² Ibidem 269

⁴⁶³ ISAAC FAREWELL HOLTON, *“La Nueva Granada: Veinte meses en Los Andes”*, Traducción de Ángela Mejía de López, Ediciones del Banco de la República, Bogotá, 1981 (Original en inglés: *“New Granada: Twenty months in the Andes”*, Publishers Harper & Brothers, New York, 1857)

que demasiado, porque hubiera sido mucho mejor haber invertido la fortuna que se gastó en este trayecto construyendo un camino carreteable hasta el Magdalena. Hasta aquí vienen coches para llevar o traer viajeros. (...) Después llegamos a Cuatro Esquinas, donde hay algunas casas y se une nuestro camino con el que viene de La Mesa, el cual entra a la Sabana por Barro Blanco. Ambas carreteras en la Sabana son de macadán (sic)".

En términos parecidos se manifestó a finales del siglo el doctor Pedro M. Ibáñez⁴⁶⁴: *"Las únicas mejoras materiales que la Administración López⁴⁶⁵ dejó en la capital fueron la construcción de la carretera de Occidente por el sistema de Mac Adams, primera de su clase en la República, obra que ejecutaron por contrato los señores Alejo, Eustasio y Evaristo de la Torre, que arranca en la plaza de Nariño y cruza la Sabana de Oriente a Occidente hasta su extremo occidental. Esta calzada, la más transitada del país, permitió cruzar la Sabana en carruajes con relativa comodidad y transportar en carretas pesos considerables, antes difíciles de conducir".*

En el informe que Salvador Camacho Roldán, en ese momento Secretario de Hacienda y Fomento, dirigió al Ciudadano Presidente de la Unión el 31 de diciembre de 1871, aparece la siguiente mención sobre el beneficio derivado de la buena composición de este tramo de carretera: *"Entre Bogotá y Facatativá, por ejemplo, se sabe por los datos que publica la Junta del camino de Occidente, que pasan por año más de 32.000 carros cargados, que con un peso medio de carga de flete de 1.000 kilogramos cada uno, hacen más de 32.000.000 de kilogramos anuales; cifra más que doble que la que todas las importaciones del extranjero, y veinte por ciento superior a la de la exportación de toda la República. Si se toman en cuenta las cargas transportadas en mulas en este mismo camino, se llegará a la conclusión de que el peso de los efectos que por él transitan anualmente iguala al de la exportación y la importación de todos los Estados reunidos"*⁴⁶⁶.

⁴⁶⁴ PEDRO M. IBÁÑEZ, *"Las crónicas de Bogotá y de sus inmediaciones"*, Imprenta de La Luz, Bogotá, MDCCCXCI

⁴⁶⁵ José Hilario López ocupó la presidencia de la República de la Nueva Granada entre 1849 y 1853

⁴⁶⁶ SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, *"Memoria que dirige al Presidente de la República el Secretario de Hacienda y Fomento sobre el curso que han tenido los negocios fiscales de la Unión durante el año de 1871 a 1872"*, página 149, 23 de diciembre de 1871, Imprenta de Gaitán, 1872

Medardo Rivas⁴⁶⁷ contó, por allá por 1885, que, viajando hacia el occidente en un ómnibus con sus dos hijos, José y Evaristo, que iban a educarse en Europa, *“el camino por el cual se atraviesa la sabana es el mismo que construyeron los señores Alejo, Eustacio y Evaristo de la Torre hace ya 35 años; no se ha mejorado ni extendido en nada. Y el ómnibus en que vamos es uno de los que por la misma época hizo venir de los Estados Unidos el señor Guillermo París. No se sabe qué admirar más, si el estancamiento del país o la duración de los ómnibus”*.

Quedaba entonces comprobado que en la década de los cincuenta del siglo XIX Colombia contaba ya con un buen camino carretero entre la capital y el Aserradero en la ruta hacia el Magdalena. Pero ¿qué suerte corrió el sector desde el Aserradero hasta Honda, a cargo de Bransby & Briceño? Al principio, las cosas parecían andar bien, según los informes de avance que elaboraban y remitían al secretario de Relaciones Exteriores los propios contratistas.

En su primer informe, del 30 de septiembre de 1850 (publicado en la Gaceta Oficial número 1.161 del domingo 13 de octubre de 1850), mencionan que han tomado *“las medidas que les han parecido más adecuadas a fin de conseguir a la brevedad la composición de los pasos más malos del camino”*, principalmente rocería, desagües y terraplenes, así como los preparativos para el ensanche de un paso peligroso en un sitio llamado Barandillas.

El 3 de marzo de 1851 enviaron un informe muy extenso en el que describieron las actividades que habían realizado en los primeros meses de ese año (publicado en la Gaceta Oficial número 1.205 del jueves 20 de marzo de 1851), dando a entender que el desarrollo del contrato era óptimo, al punto de que en su informe de rendición de cuentas al Congreso, el secretario de Relaciones Exteriores llegó a afirmar que el empeño con el que estaban trabajando los señores Bransby y Briceño *“promete muy satisfactorios resultados dentro de pocos meses”*.

El 8 de abril, el 5 de mayo y el 4 de julio de 1851, los contratistas enviaron nuevos oficios a la Secretaría de Relaciones Exteriores dando orgullosa cuenta de sus avances (publicados, respectivamente, en los números 1.216 del

⁴⁶⁷ MEDARDO RIVAS, *“Obras de Medardo Rivas. Parte Segunda: Viajes por Colombia, Francia, Inglaterra y Alemania”*, Fernando Pontón Editor, Bogotá, 1885

miércoles 23 de abril, 1.228 del sábado 24 de mayo y 1.249 del sábado 12 de julio de 1851 de la Gaceta Oficial).

Sin embargo, pocos meses después comenzaron a pintar bastos para Bransby & Briceño. El miércoles 22 de octubre de 1851 apareció en la Gaceta Oficial número 1.281 un informe rendido al secretario de Relaciones Exteriores el 7 de octubre por el señor Guillermo Wills, con motivo del reconocimiento que hizo a la vía entre el Roble y las Bodegas de Bogotá. Comienza el señor Wills su informe diciendo que *“aunque han transcurrido tres meses desde que acepté la comisión con que U. de orden del Ciudadano Presidente se sirvió honrarme para reconocer el Camino de Occidente desde el alto del Roble hasta el Sargento, yo no había enviado hasta ahora mi informe porque deseaba dar una vista de dicho camino después de entrar el invierno, y también porque a virtud de la última conferencia que tuve con U. siempre resolví continuar el reconocimiento hasta las bodegas de Bogotá”*. El informe fue supremamente detallado, al punto de que consumió tres páginas de la edición de la Gaceta y, en general, muy crítico con algunos de los trabajos adelantados por los contratistas (composiciones parciales y de muy poca consistencia que ya empiezan a dañarse; tramos en los que se ha suspendido el trabajo sin justificación aparente; obras que no han funcionado pese a reiterados arreglos, etc.), así como con su falta de presencia en la dirección de las obras: *“Si los mismos contratistas no pueden o no quieren dirigir personalmente, ellos deben emplear Subdirectores o Sobrestantes de inteligencia y constancia en el trabajo”*, se lee en alguna parte del informe presentado por Wills.

A pesar de lo adverso del concepto de Wills, los contratistas siguieron enviando comunicados afirmando que su trabajo era bueno y ajustado a las exigencias del contrato y continuaron en consecuencia. Así lo dieron a entender tanto en el informe de avance dirigido al secretario de Relaciones Exteriores el 1 de marzo de 1852 (publicado en el número 1.322 de la Gaceta Oficial del sábado 13 de marzo), como en uno posterior, bastante detallado, del 24 de mayo, en respuesta a *“la nota oficial que U. se sirvió dirigirnos con fecha 20 de abril último, marcada con el número 52, en la que nos manifiesta U. que, habiéndose publicado en el periódico el ‘Neo-Granadino’ num. 204 un artículo en que, se hacen varias inculpaciones al Gobierno y a nosotros como contratistas del camino de Occidente del Roble a Honda, el Ciudadano Presidente de la República ha dispuesto se nos pida informe del estado en que se encuentra dicha vía”*. La primera página del periódico El Neo-Granadino que

citan los contratistas se muestra en la figura 90⁴⁶⁸. Este último informe fue tan largo, que se tuvo que publicar por partes en los números 1.392, 1.393 y 1.394 de la Gaceta Oficial los días 18, 19 y 21 de junio de 1852. El extenso memorial de los contratistas incluyó, como anexos, dos certificados expedidos por autoridades del cantón de Guaduas (figura 91), así como *“nueve cartas de personas respetables e intachables, porque no tienen interés alguno para desfigurar la verdad”*, demostrativas, según manifestaron, de que el camino había recibido mejoras importantes gracias a ellos, y *“que aunque hoy no es camino carretero, semejante cosa no podía esperarse con medio real que el Gobierno paga anualmente por cada vara de camino”*.

Que los trabajos en ejecución en este tramo no daban para alcanzar siquiera la condición de buen camino de herradura ya lo había reconocido el Secretario de Relaciones Exteriores, José María Plata, en su informe al Congreso del 1 de marzo de 1852, publicado en la Gaceta Oficial el 27 de abril siguiente: *“Del Roble a la Bodega de Bogotá, sobre el Magdalena, la composición de la misma vía de Occidente debe hacerse por una comisión contratada, no para hacer un camino de herradura perfecto, ni mucho menos carretero, porque para todo esto faltaban los medios pecuniarios, sino para mantener este trayecto cómodamente transitable (...), aunque sea sin grandes y costosas obras se obtiene una mejora de consideración mientras se llega a tener un camino carretero que todavía habrá de retardarse algunos años”*. Pero ni el más pesimista de sus cálculos le hubiese permitido adivinar al señor Plata todas las décadas que transcurrirían para que este tramo del camino llegase a la condición de carretero. Plata siguió mostrando condescendencia con los trabajos de Bransby & Briceño en el informe que presentó al Congreso del 1 de marzo del año siguiente (publicado el 31 de marzo de 1853 en la Gaceta Oficial número 1.495): *“Del Roble hasta el Magdalena solo existe el antiguo camino de herradura, pero notablemente mejorado y cuidadosamente mantenido en estado transitable. Esto era lo único que el Gobierno podía proponerse y debía ejecutar, atendida la exigüidad de los medios de que le era lícito disponer”*.

⁴⁶⁸ El artículo del Neo-Granadino, que no está soportado por una firma responsable, dice, entre otras cosas, que *“las ligerísimas composiciones que se hacen no llenan las obligaciones que contrajeron los señores J Bransby i J. F. Briceño Mendoza”*, que el *“contrato es altamente desventajoso para la Nación”*, y *“que por lo mismo debe rescindirse”*

Neo-Granadino.

AÑO V. BOGOTÁ, 9 DE ABRIL DE 1852. [N.º 204.]

INTERIOR.

CANDIDATO

para la próxima elección de Presidente de la República por el partido liberal, según la designación hecha por la mayoría de los miembros de las Cámaras Legislativas en el año próximo pasado, y por todos los partidos Republicanos y Democráticos.

CANDIDATO

JOSE MARIA OBANDO.

A LA NACION.

LIBERTAD, IGUALDAD, FRATERNIDAD.

Los infrascriptos miembros del Cabildo parroquial de Misay y demás vecinos conecutores de las virtudes, leales y patrióticos que distinguen al ciudadano General José María Obando hemos convenido en adoptarlo por candidato para la futura presidencia de la República en el próximo período constitucional. Unión democrática liberal y el 1.º de abril de 1852 rejirán los destinos de nuestra querida patria, el mejor, el más virtuoso de nuestros compatriotas, el ilustre General JOSE MARIA OBANDO.

Misay, 7 de noviembre de 1851.
El Presidente del Cabildo, Juan V. Ardila.—El Vicepresidente, Cármen Gutiérrez.
(Siguen las firmas.)

—*—

A LOS SUSCRITORES.

La grave enfermedad que actualmente sufre el principal Editor de este periódico, y las diversas y serias tensiones que le corren, no le permiten entregarse ni aun por cortos momentos a vigilar siquiera la redacción; circunstancia que nos pone en la penosa necesidad de suspender por tres meses la salida del Neo-Granadino. Los suscritores continuarán recibiendo sus respectivas suscripciones, vencido que sea aquel término, compensándoseles en tiempo los tres meses de la suspensión.

COLABORADORES.

CAMINO DE OCCIDENTE.

En la Gaceta número 1.231 de 22 de octubre del año anterior, se encuentra el informe que con fecha 7 del mismo mes evacuó el Señor Guillermo Wills, sobre el estado que entonces tenía el camino nacional comprendido entre el sitio denominado el Roble y el de las bodegas de Bogotá. Este juicio es imparcial documento que deja entrever bien los conocimientos de su autor, y el interés que toma por el adelantamiento de nuestro país, resultando de él en última análisis, que en aquel tiempo, exceptuando los trabajos practicados entre el alto del Trigo y Guadalupe, nada útil se había hecho en el resto del camino. Hai por tanto que decir otro tanto, porque las ligerísimas composiciones que se hacen no llenan las obligaciones que contraen los señores J. Branby y J. F. Briceño Mendoza por el contrato de 21 de julio de 1850, publicada en la Gaceta número 1.140; ni menos valen la enorme suma de \$ 8.400 que anualmente deben porvenir conforme al artículo 3.º Persuadidos de la imperiosa necesidad que la nación tiene de vías de comunicación que hagan fácil, cómodo y pronto el tráfico, fuerte indisputable y su prosperidad, hemos trabajado cuanto ha estado a nuestro alcance para obtener este resultado, y habiendo pasado recientemente este camino podemos decir con franqueza lo que hemos visto, y hacer algunas observaciones sobre el contrato citado.

En todo el camino que recorrimos en distintos días, no encontramos sino cinco peones que trabajan arriba de Chimbe, y tuvimos ocasión de observar que desde el alto del Trigo a Villata ha mucho tiempo que nada se hace, encontrándose por lo mismo en muy mal estado toda esa parte del camino: hace un mes poco más o menos que cayó un árbol arriba de Quebrada Honda, y todavía se encuentra allí, por lo

de que el parage es estrecho y peligroso por la multitud a que puede caer; fácilmente, y así muchos puntos que por falta de una ligera composición oportuna, demandarían más tarde mayor costo y trabajo, o se convierten en pasos malitosos. De Villata al Roble se han hecho unas cuatro o cinco pequeñas composiciones, y algunas pocas regularmente, y valdría más que los trabajos de más consecuencia practicados en el Roble y en el Salitre no hubieran tenido lugar, porque han quedado por hacer más. Justo es, pues, que nos ocupemos del contrato de 21 de julio de 1850, celebrado en el concepto de que se cumpliría con el por parte de los contratistas.

Este contrato es altamente desventajoso para la Nación como lo demostramos en este artículo, que escribimos guiados solamente por el deseo de que se hagan economías, lo que más que nunca la demanda nuestro exhausto erario, e impulsados por ningún sentimiento inmoral, pues apénas cuosenos a los contratistas, sino por el bien del público a cuya costa se ejecutan obras que deben obtenerse por un precio equitativo, y tan buenas como sea posible.

Sin embargo, en las gacetas números 1.210 y 1.222 se encuentran los informes de 25 de enero y 1.º de marzo dados por los contratistas, de los cuales resulta que se están haciendo mejoras de mucha consideración y que estas les cuestan mucho más de lo que reciben. Apelenos a todos los que hayan pasado por este camino, que habrán tenido lugar de observar que las dos composiciones principales, una en el Roble y otra en el Salitre, no sirven porque han quedado peligrosas, y la de este último punto durará muy poco, además de que con un corto agüacerre no se puede subir aunque al bajar por vapor: habrán visto también que donde se ha trabajado más i mejor ha sido del alto del Trigo a Guadalupe, porque los habidos mas peones i mas constancia o interés de parte del señor Rafael García, que no está empleado ya por los contratistas, sin que por esto aprobeemos una variación que no hizo del camino con algún costo i con perjuicio del viajero, o mas bien de las bestias, variación que va a abundar porque la experiencia ha demostrado sus inconvenientes. Los que con alguna frecuencia transitan por este camino han tenido ocasión de ver que los contratistas no han cumplido con el deber que se impulsaron por el artículo 3.º del contrato, tanto porque no han mantenido constantemente las cuatro secciones de que allí se trata, como porque estas no se han compuesto de doce peones, mínimo de que deba constar cada una.

En el presente invierno veríamos si conforme al artículo 1.º han convertido el camino en una vía cómoda i segura de herradura; i como no está lejís el 24 de julio, día en que se cumplen las primeras dos años del contrato, tendremos lugar, si antes no nos acordamos, de examinar la "exploración científica de una ruta que empezando en la esplanada de Bogotá vaya a terminar al río Magdalena, i los cálculos aproximados que pudiera costar el camino que hubiese de practicarse por dicha ruta." Como faltan muchas de cuatro veces para que se cumpla con esta obligación; como no tenemos noticia de que hasta ahora se haya hecho exploración alguna; como todos conocen lo difícil de esta operación que exige vastos conocimientos, i que hace tanta la naturaleza de nuestros terrenos quebrados, sin población i cultivos de bosques impenetrables; i finalmente, como el tiempo de que pueden disponer los contratistas es de flaqueza, si es preciso constatar que no se presenta tal exploración bajo cualquier pretexto, o que se presentará cualquier cosa para salir de la obligación, i tal vez se pasará por ella.

Ya dijimos que la sección más numerosa en algunas semanas, i la que ha trabajado más, ha sido la dirigida por el Señor García; pero la mayor parte del tiempo ha trabajado con cuatro i cinco peones, algunas veces con doce, i no pasan de cuatro semanas las en que han tenido quince: incluyendo su sueldo, ha gastado en un año \$ 1.170. Suponiendo que igual suma se haya gastado en cada una de las otras tres secciones, ascendería el gastado a \$ 4.680, que rebajados de \$ 8.400 que deben recibir los empresarios queda una utilidad de \$ 3.720, o \$ 1.920 para cada uno de los dos contratistas, amén de los que el Señor Branby haga en Santana con los negocios que

allí tiene, i que demandan su permanencia continua en aquel lugar. El es responsable del considerable daño que ha sufrido el puente del río Guadalupe, a consecuencia de haber abierto una zanja de escape en un terreno arenoso junto a uno de los pilares que dan entrada al puente, que se ha destruido: el daño se hará cada día más grave, si no quita la causa re-construyendo el tallo de pilares.

El Gobierno podrá mostrar cuánto encargados de dirigir los trabajos de las cuatro secciones, que supervigilan por las autoridades de las respectivas, harían más i mejor, i se haría un ahorro considerable como vamos a demostrar.

Una cuadrilla de doce peones del Roble a Villata a dos reales diarios cada uno, costaría tres pes a diarios, diez i ocho semanales que en las 52 semanas del año serían..... 936

Otra ídem id. id. de Villata al alto del Trigo id. id. 936

Dos directores, capataces o encargados de dirigir estas dos secciones a 25 pesos mensuales..... 600

Una cuadrilla del alto del Trigo a Guadalupe de doce peones a 2 1/2 reales cada uno, costaría 3 pesos 1 real diario, 22 pesos 1 real semanal i en el año..... 1.170

Que con corta diferencia es lo gastado por el señor García.

Otra id. de Guadalupe a Honda de doce peones a 3 reales diarios, 4 pesos 4 reales diarios, 17 pesos 17 reales semanales, i en el año..... 1.404

Dos directores para estas dos cuadrillas a 30 pesos mensuales..... 720

Suma..... \$5.766

Que restados de lo que hoy se gasta..... 8.400

Se haría un ahorro de..... \$2.634

Esta suma, que sería mucho mayor porque no se trabajan las cincuenta i dos semanas que tiene el año, no es insignificante para que no se pare la atención en ella, i no se nos diga que esa es la indemnización por las exploraciones que deben hacerse, pues ya espusimos o que creemos sobre ellas. Además no son rutas las que nos faltan, sino medios para abrir un camino carretero por alguna, i el ingeniero Señor A. Posset en muchos meses de un impropio trabajo en que arruinó completamente su salud, señaló varias, entre las cuales puede elegirse la que mas convenga.

Creemos, pues, haber demostrado que el contrato es desventajoso, que los contratistas no han llenado sus obligaciones, i que por lo mismo debe rescindirse el contrato, adoptando o se quiere el medio que hemos indicado como mas económico i de mejores resultados. Podría también entregarse cada media legua a un jornalero para que teniendo obligación de vivir en la parte que le correspondiera, emplease todo su tiempo en componerla tan pronto, sin perjuicio de reunirse con los otros cuando así lo exigiere algún trabajo importante. Establecidos estos hombres en el camino, formarían prontos que aliviarán la suerte de los transcursores pobres, i el camino se compondrá a efectivamente de una manera mas económica; i tal que el Gobierno nombre por segunda vez al señor Guillermo Wills, i le preste el nuevo servicio de recomenzar ahora el camino, para que hiciese una comparación entre el estado actual del que tenía en octubre último i dedujese de ella i del contrato si los contratistas han, o no, llenado sus obligaciones! Este sería el mejor medio de averiguar la verdad para que el Gobierno procediese en conciencia con acierto.

Figura 90 - Primera plana del neo-Granadino No. 204, del 9 de abril de 1852

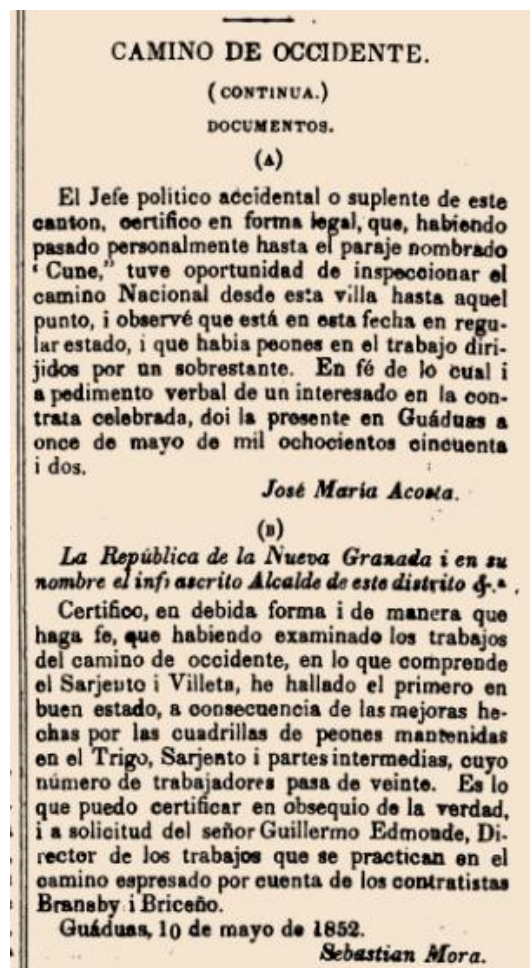


Figura 91 - Certificaciones expedidas por dos autoridades del cantón de Guaduas

Hasta que llegó el momento en que la situación real se hizo inocultable. Los contratistas remitieron al mismo Plata un nuevo oficio el 20 de marzo de 1853 (publicado en la Gaceta Oficial No. 1.504 del jueves 21 de abril siguiente). En él, más que informar sobre el avance de sus trabajos, intentaron justificar el ya inocultable incumplimiento de sus compromisos: *"si en algunas partes parece presentarse el terreno a la obra, como de la Vuelta a Pesquerías, por donde casi no hay obstáculos físicos en cuanto a la superficie; allí precisamente se encuentran de otro orden, como son la carestía de brazos y de víveres; un clima ardiente y malsano en el que no pueden trabajar personas no aclimatadas, sin contar con ataques de fiebre o de calentura intermitente. Aún una asistencia mucho más pasajera es seguida de la misma consecuencia, como nos ha mostrado la experiencia en nuestras exploraciones, habiendo padecido estas u otras enfermedades las personas que, como ingenieros, las han hecho y sucumbido a ellas y muerto tres de los peones que en estos trabajos hemos*

ocupado. Muchos elementos y consideraciones deben entrar en este cálculo: el rápido aumento que sufren los salarios de los obreros en esta época, causado por una grande demanda y consecuente escasez de brazos; los obstáculos difíciles de creer que se pueden presentar en pasos fragosos y rocallosos, porque frecuentemente habrá que sacar las diez o doce varas de camino de la falda pendiente del cerro y más, darle a la barranca el ángulo conveniente para que no se desplome; y si la obra se hace por medio de contrata, hay costo de fianzas y diferencias que resultan entre el precio nominal y el que se recibe en efectivo”.

En este oficio mencionaron, como hecho favorable, la entrega de dos planos de un camino carretero desde la explanada de Bogotá hasta el Magdalena que, según los términos de su contrato, debían formalizar durante los primeros tres años de éste. La entrega debió ser cierta, por cuanto uno de ellos reposa en el Archivo General de Nación y se presenta parcialmente aquí a una escala muy reducida (figura 92)⁴⁶⁹.

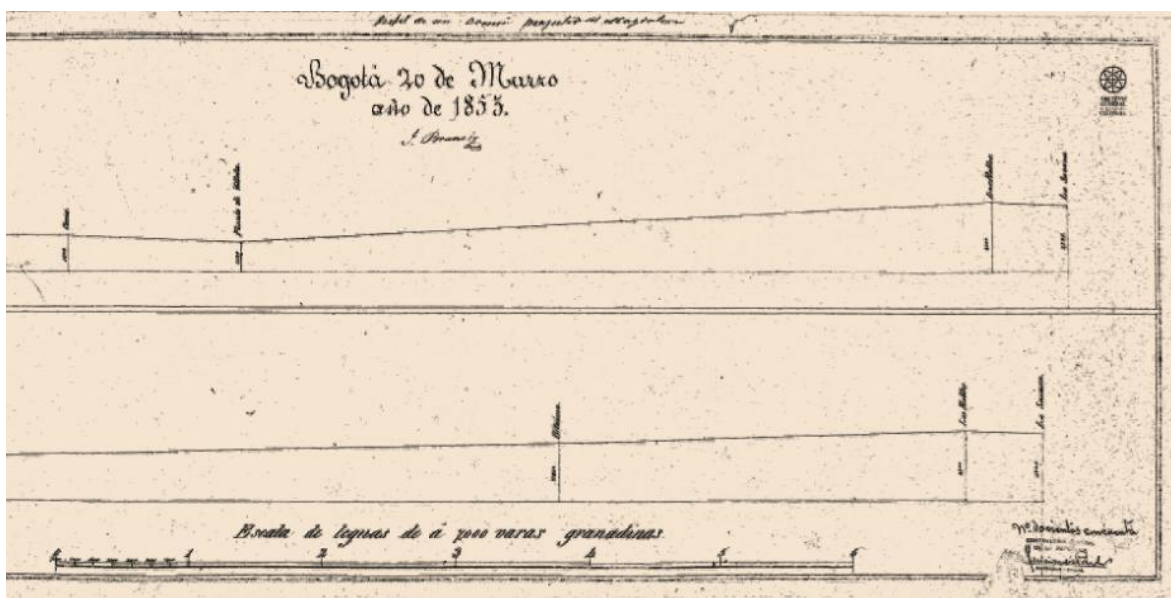


Figura 92 - Fragmento de un perfil elaborado por Bransby en marzo de 1853

Con el paso de los meses, la Secretaría de Relaciones Exteriores tuvo que rendirse ante las evidencias. En el informe que envió al Congreso de la Nueva Granada el 1 de febrero de 1854, Cerbeleón Pinzón, quien había reemplazado en el cargo al muy condescendiente Plata, dice lo siguiente: “Desde el Roble

⁴⁶⁹ J. BRANSBY, “Perfil de un camino proyectado al Magdalena desde la vuelta de Madre de Dios hasta la sabana”, AGN, Mapoteca 6, No. 250, Bogotá, 20 de marzo de 1853

hasta la Bodega de Bogotá han debido hacerse las composiciones necesarias y mantenerse en buen estado el camino por los señores J. Bransby y F. Briceño Mendoza, según contrato celebrado al efecto en 22 de julio de 1850. Sensible es al Poder Ejecutivo no poder anunciar a las Cámaras Legislativas que el expresado contrato ha correspondido a su objeto: hoy existe un clamor general a causa del estado en que se encuentra la expresada vía, sobre todo, en el punto del "Salitre". En consecuencia, se han dictado las órdenes convenientes por esta Secretaría para crear los documentos que acrediten el verdadero estado del camino, y si ha habido omisión de parte de los contratistas, para, según el resultado, proceder a la rescisión del contrato". El señor Pinzón actuó con eficiencia. El 22 de febrero de 1854 expidió una resolución, publicada en la Gaceta Oficial número 1.687 del viernes 24 de febrero, mediante la cual dio por terminada la aventura de Bransby y Briceño en el camino (figura 93).

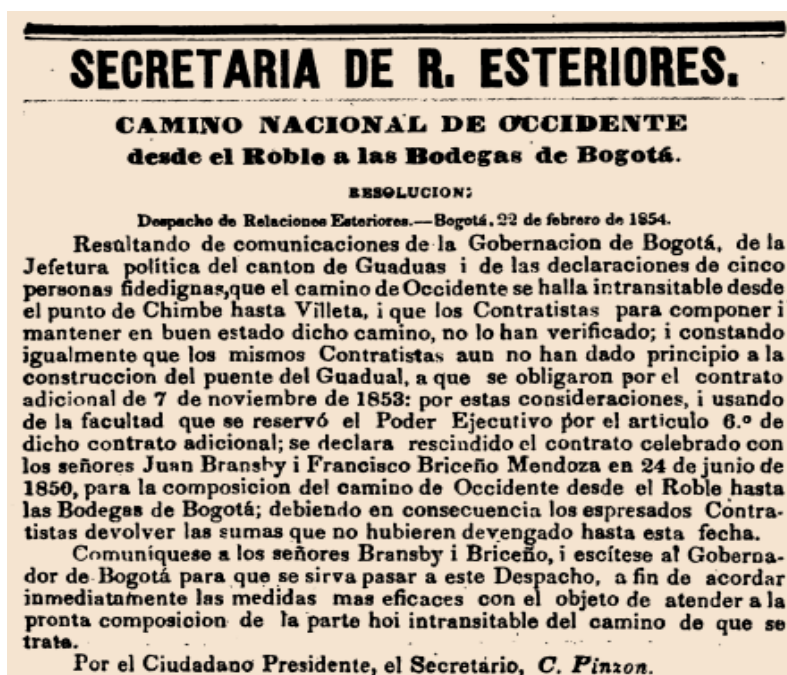


Figura 93 - Resolución de rescisión del contrato de Bransby & Briceño

La tremenda inestabilidad política que vivió el país durante la segunda mitad del siglo XIX⁴⁷⁰ obedeció, *"en cierta medida, a diferentes cambios en el contexto social, ideológico, político y económico, que produjeron alteraciones*

⁴⁷⁰ Entre 1851 y 1900 hubo siete guerras civiles y durante el mismo lapso el país vivió bajo cinco constituciones políticas: las de 1843, 1853, 1858, 1863 y 1886

en los factores reales de poder”⁴⁷¹. Esta lucha fratricida por el poder del Estado central para retenerlo e imponer las ideas partidistas por las buenas o por las malas, se reflejó en el desarrollo social, económico y material del país durante ese período.

La Constitución de 1853 organizó la Nueva Granada en provincias, distritos parroquiales y otros territorios; y aunque descartó la posibilidad de una verdadera organización con Estados soberanos, sí otorgó a las provincias gran autonomía. Su artículo 48 estableció que *“Cada provincia tiene el poder constitucional bastante para disponer lo que juzgue conveniente a su organización, régimen y administración interior”*. Al perder parte de su soberanía y considerando los aires federalistas que se estaban desarrollando en la Nación, el poder central comenzó a debilitarse, al punto de que en un Acto Adicional a la Constitución expedido el 27 de febrero de 1855, el Congreso de la Nueva Granada decretó que el territorio comprendido por las provincias del istmo de Panamá quedaba constituido en *“un Estado federal soberano, parte integrante de la Nueva Granada, con el nombre de Estado de Panamá”*. Al amparo del artículo 12 de este Acto Adicional, que estableció que *“una lei podrá erijir en Estado que sea rejido con forme al presente Acto legislativo, cualquiera porción del territorio de la Nueva Granada”*, una ley del 11 de junio de 1856 erigió el Estado Federal de Antioquia. Finalmente, y para evitar el rompimiento total de la república, el 15 de junio de 1857 el Congreso de la Nueva Granada expidió una ley decretando la erección de los Estados soberanos de Cauca, Cundinamarca, Boyacá, Bolívar y Magdalena, y fijando para el 15 de septiembre siguiente la constitución del Estado de Santander.

Alcanzado el estatus de Estado soberano, Cundinamarca promulgó su primera Constitución Política el 21 de octubre de 1857, la que fue ratificada por el gobernador el día 24 del mismo mes. Esta norma determinó, en primer lugar, que el Estado estaba conformado por *“las provincias de Bogotá, Mariquita y Neiva al tiempo de la reunión de la Asamblea, y en el que posteriormente se agregare por cualquier acto legítimo”*. Y, en segundo lugar, fijó con precisión los asuntos en los que el Estado soberano dependía del Gobierno general, añadiendo que *“En los demás asuntos de legislación y administración, el*

⁴⁷¹ HUGO ANDRÉS ARENAS MENDOZA, *“200 años de Constituciones nacionales colombianas (1821-2021)”*, Cuestiones Constitucionales, Universidad Nacional Autónoma de México, Revista Mexicana de Derecho Constitucional, Núm. 45, julio - diciembre 2021

Estado estatuirá lo conveniente por los trámites de esta Constitución". Como el asunto de la administración de la infraestructura vial no formaba parte del primer grupo, el Estado soberano lo asumió.

A partir de ese momento, las Asambleas cundinamarquesas expidieron infinidad de leyes (y luego ordenanzas tras la conversión del Estado soberano en Departamento en 1886) sobre caminos hasta el fin del siglo XIX, dedicadas principalmente a agruparlos y distribuirlos para su administración. Tras solo un mes después de promulgada su constitución, el numeral 3 del artículo 11 de la ley del 28 de noviembre de 1857, expedida por su Asamblea Constituyente, decretó que el Estado de Cundinamarca cargaría con la conservación y mejora del camino *"del Centro, que une la capital del Estado con el Puerto de Bogotá, en el río Magdalena, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas"*. Un año más tarde, el 9 de noviembre de 1858, la misma Asamblea promulgó una nueva ley, cuyo artículo 1° estableció que los caminos centrales se dividiesen en caminos del Norte y del Sur y ubicó entre los primeros *"El de Honda, de Bogotá a Honda"*.

El 22 de mayo de 1858 se había decretado la Constitución de la Confederación Granadina, nuevo nombre que recibió el país desde ese momento. Esta norma continuó con la implantación de un régimen liberal, por lo que estableció una forma de Estado Federal con los ocho Estados soberanos ya existentes y consagró una amplia lista tanto de derechos como de libertades individuales para los granadinos. A pesar del relativo acuerdo político con el que fue redactada esta Constitución, algunas medidas tomadas por el presidente Mariano Ospina, tendientes a obtener más posibilidades de intervención sobre los Estados soberanos y consolidar el predominio del partido conservador en el gobierno, encontraron réplica, la más fuerte de ellas en el Estado soberano del Cauca, cuyo presidente Tomás Cipriano de Mosquera se sublevó, rompió relaciones con el Gobierno general y entró en guerra con la Confederación el 8 de mayo de 1860. El 18 de julio de 1861 entró Mosquera triunfante en la capital, siendo la suya la única revolución, en la historia de Colombia, que ha triunfado sobre un gobierno legítimamente constituido.

El 20 de septiembre siguiente se suscribió en Bogotá un Pacto de Unión, de acuerdo con el cual *"los Estados soberanos e independientes de Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Santander y Tolima se unen, ligan y confederan para siempre, y forman una Nación libre, soberana e*

independiente, que se denominará «Estados Unidos de Colombia»”, para la que acuerdan que su Gobierno general sea, “por la naturaleza de sus principios constitutivos, republicano federal, electivo, alternativo y responsable”, y consideran a los Estados de Panamá y Antioquia como parte de esta nueva Nación, “siempre que acepten el presente Pacto por medio de sus Gobiernos o de Plenipotenciarios nombrados por ellos al efecto”. En la práctica, este pacto no significó otra cosa que la defunción de la Constitución de 1858 y, por lo tanto, la necesidad de crear una nueva carta, que sería la Constitución de los Estados Unidos de Colombia de Rionegro, de 1863.

La Constitución de Rionegro tuvo un carácter liberal, laico y, sobre todo, federal. Pocas funciones dejó al Gobierno general y la mayoría las delegó en los Estados soberanos integrantes de la federación. Cada Estado tenía rentas, fuerza pública a su servicio, potestad legislativa y gobierno propio. El proceso de regionalización nacido con esta Constitución llevó a suprimir el auxilio nacional para la construcción y el mantenimiento de caminos, por cuanto se consideró que ésta era una obligación de los Estados soberanos. De todas maneras, si bien la parte operativa quedaba fuera de la órbita del Poder Ejecutivo, el fomento de *mejoras materiales*, sí le resultaba posible. Así lo estableció, por ejemplo, la ley 40 del 28 de mayo de 1864, por medio de la cual el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo para fomentar algunas mejoras materiales, entre las que se encontraba *“el establecimiento de un camino de ruedas entre la altiplanicie de Bogotá y el río Magdalena”, “sea promoviendo la formación de compañías anónimas empresarias y tomando acciones en ellas, sea garantizando a sus capitales hasta un interés anual del siete por ciento, según convenga mejor a los intereses de la Unión”.*

La Asamblea Legislativa del flamante Estado soberano de Cundinamarca dictó una ley sobre caminos el 11 de mayo de 1864, cuyo artículo primero definió los caminos centrales a cargo del Estado. El primero de la lista fue *“El de Occidente, desde el territorio de la ciudad de Bogotá, hasta el puerto de la Bodega de Bogotá, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas”.*

Una ley sobre conservación y mejora de caminos, expedida por la misma Asamblea Legislativa el 16 de enero de 1866, autorizó al Poder Ejecutivo del Estado *“para conceder privilegios especiales a los individuos o compañías que se obliguen a componer y conservar alguno o algunos de los mencionados caminos, dejándolos en perfecto estado de servicio, para ser transitados por*

bestias cargadas, y de manera que en ningún punto presente el paso peligro para la vida o para la propiedad". Los "mencionados caminos" eran los del Occidente, Norte y Sur del Estado, siendo el primero de ellos "la línea entre Bogotá y Honda". El privilegio que se derivaría del contrato para componer y conservar este camino, cuyo plazo no podía exceder de cinco años, consistía en el cobro de un impuesto de "hasta un peso sobre cada bulto de las mercancías extranjeras que se introduzcan para su expendio en el territorio del Estado". Esta ley incluyó algunas medidas novedosas, como la previsión de una comisión de arbitraje para decidir "las cuestiones o controversias que se susciten" en desarrollo de los contratos; la imposición de multas por "faltas accidentales que ocurran en el cumplimiento del contrato", y la caducidad de este "en caso de que el camino continúe en mal estado por más de tres meses". Además, instituyó las Juntas Administradoras de caminos, indicando su conformación y determinando que su objeto sería la recaudación del impuesto, así como conservar en su poder los fondos recaudados, "quedando autorizadas para resistir cualesquiera órdenes que tiendan a distraer esos fondos del objeto a que están destinados".

El primer informe presentado a la presidencia de la recién conformada Junta Administradora del camino de Occidente en relación con su estado corrió a cargo de Guillermo Wills⁴⁷². El informe, aunque breve y al parecer referido solo al sector del altiplano, tiene observaciones y recomendaciones interesantes. Wills pone de relieve que la falta de mantenimiento ha afectado sustancialmente el macadam construido la década anterior por los hermanos de la Torre: "La superficie del camino presenta una serie de surcos y hoyos en la mayor parte del trayecto, desde Puente Aranda hasta el puente del Corzo, estorbando el tránsito de los carruajes, estropeando los cascos de los animales de tiro i carga, i dificultando el paso rápido de los caballos. (...) El cascajo empleado en el camino difiere en su calidad, siendo en algunas partes mejor que en otras, pero con excepción de la parte entre el Corzo y los Manzanos, la calidad del cascajo no está bien calculada para resistir las lluvias i los efectos del tráfico de los vehículos de ruedas en el invierno".

Es insistente en cuanto a la calidad que debe tener el cascajo: "En la elección del cascajo debe ponerse el mayor cuidado. No deben emplearse (sino en caso

⁴⁷² GUILLERMO WILLS, "Informe sobre el estado actual del camino de Occidente", El Cundinamarqués No. 212, Bogotá, 12 de mayo de 1866

de necesidad) sino piedras rotas a martillo i de la mayor dureza posible. Por regla general, el cascajo de las quebradas o de las peñas blandas, pizarrosas i arenosas, como el que se ha empleado en algunas partes de este camino, debe rechazarse absolutamente, aunque sin duda hai casos en que por falta de otro cascajo mejor es preciso emplearlos. Es un hecho que el cascajo redondo cuyo tamaño alcanza a dos pulgadas de diámetro, nunca se traba con las piedras vecinas i queda siempre flojo i fácil de moverse, i si en medio de estas piedras redondas hai alguna greda o tierra, las aguas penetran en el camino, este empieza a aflojarse y luego se forma barriales i hoyos i la locomoción en vez de ser fácil i agradable viene a ser difícil y penosa”.

También, da pautas sobre la manera de componer el camino: *“El único modo de componer este camino es llenando todas las desigualdades que hay en su superficie, de cascajo de muy buena calidad, i prensándolo con el cilindro hasta que el camino presente una superficie llana i compacta en todas partes, reduciéndose a casquejos con almádenas o martillos todas las piedras que se noten ahora en ella de mayor tamaño de dos pulgadas i media, que es el máximo tamaño que la experiencia ha acreditado ser admisible para las piedras empleadas para los caminos macadamizados”.*

No se olvida Wills del diseño estructural ni de la sección transversal de la calzada: *“Yo parto del principio de que en el camino refaccionado siempre debe conservarse una capa de buen cascajo de nueve pulgadas de espesor, después de estar bien prensado. También advierto aquí que es necesario que el centro de este camino tenga una altura de tres pulgadas sobre la de las orillas de la parte encasajada, pues esta es la mejor inclinación para un camino de esta anchura”.* Tampoco se olvida del mantenimiento periódico: *“I no es todo: un año después de esta operación, el camino en su mayor parte necesitará de una completa renovación de tres pulgadas de cascajo prensado en toda su longitud”.* Y las bermas y el drenaje también son objeto de su consideración: *“Sería muy conveniente terraplenar las orillas del camino en todas partes, porque es preferible viajar por ellas a caballo en el verano. Estas orillas deben desaguar por medio de cañería tapadas o sardineles a cierta distancia unas de otras”.* Finalmente, presenta un presupuesto de las obras que, a su juicio, requería el tramo que visitó en ese momento, el cual estimó en *“cien mil pesos i eso haciéndose todas las economías posibles en todo, menos en la elección del cascajo, pues la peor economía de todas sería la de emplear mal cascajo en un camino cuyo centro de halla tan distante de los mejores depósitos de piedra*

o cascajo para su macadamización, siendo igual el costo de conducción de cascajo bueno i malo”.

Seguramente, la falta de interesados en la convocatoria del 16 de enero motivó que el 29 de diciembre del mismo 1866 la Asamblea promulgara otra ley, aclaratoria y modificatoria de la anterior, definiendo las vías centrales del Estado, entre ellas *“El camino de Occidente comprendido entre Bogotá y el puerto de este nombre en el río Magdalena, pasando por Villeta a (sic) Guaduas”*, y ya no ofreciendo privilegios a particulares, sino decretando que para atender su conservación y mejora, el Estado cobraría un impuesto de tránsito, que oscilaba entre cinco centavos por cada cabeza de ganado menor destinado a ceba o matanza, y un peso con veinte centavos por cada bulto de mercaderías extranjeras que se introdujeran para su expendio en el territorio del Estado, cuyo peso no pasase de cincuenta kilogramos, con un recargo proporcional por los de mayor peso. La ley mantuvo la figura de las Juntas Administradoras, a las que ahora facultó no solamente para recaudar el impuesto de tránsito sino, también, para administrar los recaudos de acuerdo con su criterio y dando mensualmente cuenta de sus rendimientos al Poder Ejecutivo. Además, les otorgó funciones aún más amplias: dirigir los trabajos de los caminos, bien celebrando contratos al efecto o haciéndolo directamente; contratar empréstitos comprometiendo el derecho de tránsito; nombrar inspectores especiales con funciones de jefes de policía en los caminos, y establecer telégrafos eléctricos como servicio anexo a los caminos, cobrando por este servicio cuotas aprobadas previamente por el presidente del Estado soberano⁴⁷³.

El 3 de septiembre de 1867 la Asamblea expidió una nueva ley, refrendada por el gobernador el día 9, declarando cuáles eran las vías centrales del Estado. El mencionado en primer lugar fue el camino de Occidente, *“comprendido entre Bogotá y el puerto de este nombre en el río Magdalena, pasando por Villeta y*

⁴⁷³ Con motivo de la apertura del Colegio Militar, creado por ley del 1 de junio de 1847 y reglamentado por el presidente Mosquera mediante decreto del 20 de julio siguiente, ingenieros calificados en el diseño y la construcción de obras civiles comenzaron a entrar tanto al ejercicio privado como a las dependencias oficiales encargadas de las obras públicas desde mediados del siglo XIX. Bateman menciona los nombres de varios de ellos, de los que, sin restar mérito a los demás, cabe citar algunos cuya participación fue importante en el desarrollo de la vialidad cundinamarquesa durante la segunda mitad del siglo: Juan Nepomuceno González Vásquez, Indalecio Liévano, Manuel H. Peña, Nepomuceno Santamaría y Manuel Ponce de León. Ref.: ALFREDO DUDLEY BATEMAN, *“Apuntes históricos sobre la facultad de ingeniería”*, Revista Ingeniería e investigación, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1982

Guaduas". Esta ley determinó que fuese una *Comisión Permanente* la que nombrara los miembros de las Juntas Administradoras de caminos; amplió las funciones y deberes de ellas, y le cambió el nombre al antes llamado *impuesto de tránsito* por el más refinado de *peaje*, aprovechando también la ocasión para ampliar la base del cobro e incrementar las tarifas respecto de las fijadas a finales del año anterior.

La Junta Administradora del camino de occidente cumplió razonablemente su labor (el autor no logró establecer hasta cuándo funcionó) y su director presentaba informes con periodicidad. A manera de ejemplo, la tabla siguiente presenta un resumen hecho por el autor a partir del extenso informe elaborado por el director de la Junta sobre los trabajos realizados en el camino durante los meses de noviembre y diciembre de 1868⁴⁷⁴. Se puede advertir en ella que los sectores menos atendidos fueron, desafortunadamente, los más tortuosos del camino.

Algunos aspectos del informe presentado por el director de la Junta Administradora del camino de occidente el 31 de diciembre de 1868

SECTOR	COMENTARIOS DEL DIRECTOR
Bogotá- Puente grande	En noviembre se atendieron por administración los malos pasos a causa de las lluvias y en diciembre se adelantaron trabajos de reparación en el camellón, empleando cascajo del río San Agustín. Las avenidas de los ríos de la ciudad y del Fucha fueron un obstáculo para la conservación del camellón, sobre todo desde Piedra Labrada hasta Fontibón, porque las aguas arrastran el cascajo y hasta las piedras del cimientó. En esta porción del camino se hicieron dos composiciones en quince meses y, sin embargo, se encuentran en mal estado, porque en el último invierno hubo crecientes que inundaron el camellón.
Puente grande – Serrezuela	En este sector se contrató a los señores de la Torre. Hay cerca de cuatro mil metros de camellón nuevo, y la parte de <i>El Perú</i> al distrito de Mosquera (cerca de dos mil metros) se encuentra en mui buen estado después de las refacciones que se le hicieron en el mes de noviembre.
Serrezuela – El Corzo	El contratista Juan Valderrama entregó en los meses de noviembre i diciembre setecientos metros de camellón. Su contrato comprende, poco más o menos, siete mil metros, y ha entregado hasta la fecha mil novecientos. El señor Valderrama ha venido mejorando cada día la construcción del camino y ha atendido todas las indicaciones que se le han hecho a este respecto.
El Corzo - Facativá	El señor José María Alonzo entregó en los meses de noviembre y diciembre novecientos noventa metros de camino, conforme a su contrato. En diez meses ha entregado

⁴⁷⁴ NEPOMUCENO SANTAMARÍA, *"Informe del director a la Junta Administradora del camino de occidente"*, Imprenta a cargo de F. Mantilla, Bogotá, 1869

SECTOR	COMENTARIOS DEL DIRECTOR
	cuatro mil doscientos cuarenta metros de camellón, que con los que se habían construido por cuenta de la Junta, completan, con poca diferencia, una legua granadina.
Facatativá – Los Manzanos	El camino ha necesitado pocas composiciones en estos quince meses. La construcción de un puente en <i>Botello</i> y la refacción de unos pocos hoyos, es todo lo que se hizo y, sin embargo, se ha conservado bien, debido a que los materiales empleados allí desde que se construyó la calzada son de superior calidad y, además, son pocos los carros que transitan en esta parte.
Los Manzanos - Aserradero	Continuaron los trabajos de un nuevo camino, emprendidos en el mes de octubre. Hasta esta fecha no faltan sino setecientos metros de banqueo en el punto denominado <i>Rocas de Vargas</i> , para dejar terminada la trocha desde <i>Los Manzanos</i> a las <i>Vueltas de San Antonio</i> , que es el primer punto donde el trazado toca con el camino que va hoy del Roble al Aserradero.
Salitre - Villeta	Se suspendieron a finales de octubre los trabajos del camellón del <i>Bagazal</i> a <i>Mave</i> , para atender con unos pocos peones a la composición de los malos pasos que formaba el invierno.
Villeta - Guaduas	A cargo del señor Ricardo Rodríguez, por contrato que se celebró desde el año de 1866. No ha atendido debidamente a las composiciones urgentes que era necesario hacer, sobre todo en los meses de octubre y noviembre, cuando las lluvias formaron lodazales y derrumbes. He presentado mi opinión sobre el camino de Villeta a Guaduas, manifestando que mientras éste pase por los cerros del Petaquero y del Raizal, no podrán hacerse composiciones durables; y que su conservación será más costosa que la apertura de un nuevo camino por el valle de Chipautá.
Guaduas - Honda	La comisión de trabajo se trasladó a la trocha de los Manzanos al Aserradero, desde el 26 de setiembre último, por lo que en los últimos dos meses no se adelantaron trabajos en aquella parte del camino.

Por ley del 14 de noviembre de 1870, la Convención Constituyente del Estado de Cundinamarca declaró cuáles serían las vías principales del Estado, definiendo como de Occidente la que principiando *“en la plaza de Bolívar de Bogotá, sigue por la carrera del Perú, el puente de los ‘Mártires’, la calle inmediata de la carrera de Gámeza y la plazuela de San Victorino, hasta las ‘Bodegas de Bogotá’ en el río Magdalena, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas”*. Prácticamente la misma trayectoria le asignó la ley 47 del 15 de diciembre de 1877, expedida por la Asamblea Legislativa del Estado.

En el informe presentado el 31 de octubre de 1873 a la Secretaría de Gobierno del Estado por el presidente de la junta administradora del camino de

Occidente,⁴⁷⁵ este menciona las actividades de mantenimiento llevadas a cabo durante ese período. Ante todo, describe el avance en la reconstrucción del puente de Los Mártires, destruido por una avenida del río San Francisco el 6 de noviembre del año precedente. Se refiere, a continuación, al tramo de camino entre Bogotá y Los Manzanos, diciendo que *“se mejora la calzada por recargos generales en las partes cuyo mal estado lo exige, o se cubren aisladamente los hoyos que se forman si están separados por distancias de más de diez metros, ... y el trabajo se hace de la misma manera que se acostumbra en las carreteras de Europa”*. En cuanto a la sección entre Los Manzanos y Agualarga resume tanto el trabajo adelantado por la junta de occidente como por una junta especial encargada de la construcción de un tramo nuevo que, aunque más largo que el antiguo, ha demostrado a *“los dueños de recuas que la bestia sube por una pendiente suave sin fatigarse, sin tumbar ni ladear la carga y, en fin, sin tener que detenerse para respirar y que por este motivo el tiempo que se gasta viene a ser igual por ambas vías, con la ventaja de que por la nueva vía la bestia llega descansada y fresca”*. En la sección de Agualarga a Villeta los trabajos se redujeron a conservar los empedrados y los puentes, en espera de *“saber cuál sea la dirección que tome el camino en caso de que se disponga continuar la carretera”*. Finalmente, entre Villeta y Pescaderías lo más notable fue la terminación del puente de hierro sobre el río Guadual y la construcción de cuatro variantes, en tanto que se ha seguido *“luchando con las fuertes pendientes por una parte, el mal piso por otra, y los aguaceros violentos de esta zona que tanto mal causan en los caminos”*.

Tras un breve íterin entre diciembre de 1885 y agosto de 1886, en el que Estado soberano de Cundinamarca pasó a llamarse *Distrito Federal*, la nueva Constitución Política de 1886 dividió el territorio nacional en Departamentos y, en consecuencia, el camino de Honda pasó a cargo del departamento de Cundinamarca. La ordenanza No. 37, del 4 de agosto de 1888, expedida por su Asamblea, declaró que una *vía central* del Departamento era *“la de Occidente, que partiendo de Bogotá, en la Pila Chiquita (calle 13 con carrera 16, arriba del lugar donde después de construyó la estación del ferrocarril de la Sabana), va a terminar al río Magdalena, en el puerto de Bodegas de Bogotá, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas”*.

⁴⁷⁵ A. ESCOBAR, *“Informe del presidente de la junta administradora del camino de occidente”*, Bogotá, 30 de octubre de 1873. Incluido en el *“Informe del secretario jeneral (sic) al gobernador de Cundinamarca”*, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1873

Seis años después, otra ordenanza, la 21 del 21 de junio de 1894 fijó en su artículo 22 las “*vías de cargo del Departamento*” y ya no mencionó específicamente la de occidente, sino que la presentó fragmentada en tres partes, con una Junta Administradora para cada una: (1) “*la de Facatativá, que parte de la plaza de Nariño (hoy San Victorino) en Bogotá y va a Agualarga, pasando por Fontibón, Mosquera, Madrid y Facatativá*”; (2) “*la de Villeta, que partiendo de Agualarga va a terminar en el ‘Alto del Trigo’, pasando por Villeta*”; y (3) “*la de Guaduas, que va del ‘Alto del Trigo’ a las ‘Bodegas de Bogotá’, pasando por Guaduas y ‘El Consuelo’*”.

Finalizando ya el siglo XIX, la ordenanza 48 del 30 de julio de 1898 definió el de Honda como un *camino central*, atendiendo la clasificación del artículo 322, Título 7, capítulo 1 del Código de Policía⁴⁷⁶; definió que este camino abarcaba desde la Pila Chiquita hasta Bodegas de Bogotá en el río Magdalena, y lo dividió en dos secciones. La primera, llamada de Facatativá, comenzaba en la Pila Chiquita y tras pasar por Fontibón, Mosquera, Madrid, Facatativá y Agualarga, terminaba en Villeta; en tanto que la segunda, llamada de Guaduas, abarcaba desde Villeta hasta Bodegas de Bogotá, pasando por Guaduas.

Sobre el estado y la calidad del servicio del camino durante la segunda mitad del siglo XIX no parece haber mucha información de parte de la administración de Cundinamarca⁴⁷⁷, aparte de la que pudiese encontrarse en informes de los directores de las Juntas Administradoras, pero la ofrecida por sus sufridos usuarios resulta suficientemente elocuente. En 1862, ocho años después de la rescisión del contrato de Bransby & Briceño, José Antonio García y García, exministro del Perú ante el gobierno colombiano, tuvo oportunidad de transitar por el tramo que estuvo a cargo de ellos. He aquí su descripción⁴⁷⁸: “*En Pescaderías empieza el camino real para la capital de la República, y aunque muy triste decirlo, es necesario confesar que sólo por sarcasmo puede*

⁴⁷⁶ El Código de Policía de Cundinamarca estableció tres clases de caminos: *centrales* eran de cargo del Departamento; *comunales* a cargo de los Comunes de los respectivos Distritos Municipales, y *seccionales*, de cargo de las secciones de los Comunes a las que interesen

⁴⁷⁷ Los números 3 y 5 del periódico bogotano *La Nueva Era* (24 de marzo y 15 de abril de 1882) publicaron, en dos entregas, un informe muy extenso sobre una visita realizada a todo el camino por Próspero Pereira Gamba, comisionado por el gobierno del Estado soberano:

<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/18660/rec/26>

<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll26/id/18662/rec/26>

⁴⁷⁸ JOSÉ ANTONIO GARCÍA Y GARCÍA, “*Un viaje de Honda a Bogotá en 1862*”, Registro Municipal, No. 26, página 77, Bogotá, 31 de enero de 1934

habérsele dado aquel nombre. Es tal su condición, que llegó a merecer, vox populi, que un representante de la Gran Bretaña, que venía a esta ciudad, se volviese a su patria antes de vencer la primera jornada e hiciese dimisión de su empleo, fundándose en que no había encontrado caminos en este país, pues los que así se llamaban no eran para caballeros, y aun los pájaros encontrarían dificultades para recorrerlos. Lugares pedregosos, laderas escarpadas sobre espantosos precipicios, subidas y bajadas dilatadísimas, elevaciones inmensas, arroyos impetuosos, barrizales profundos constantemente humedecidos por la lluvia, empinados saltos, esto y mucho más que no es posible describir, forma el todo que se llama, sin saberse por qué, camino de Occidente. El bosquejo que damos de él y que todavía está muy lejos de su lamentable realidad, pues nada hemos dicho de las nieblas, tempestades y lluvias, hará comprender al lector que no puede prescindirse en este viaje de la ruana de cacho, ni de las zamarras; que si se camina con señora, es necesario llevar al pie de su bestia, para que la ayude, un individuo que se llama ‘peón de estribo’; y por último, que si van niños deben ser conducidos por expertos peones montados o por los denominados cargueros, que los transportan a la espalda en una silla cubierta o en una camilla. Apenas puede comprenderse cómo trasladan de Honda a Bogotá pianos, espejos, ómnibus armados y otros objetos de gran peso y volumen, en hombros de ocho, veinte o treinta indios”.

En el Tomo X de su manuscrito *“Impresiones de un viaje a América”*, Gutiérrez de Alba⁴⁷⁹ se refiere al tráfico del camino, cuyo recorrido hizo desde la capital hacia Honda entre el 27 y el 29 de mayo de 1874: *“Como el tráfico comercial entre el puerto de Caracolí y la capital de la república es el más importante de toda ella, empleándose en el transporte de mercancías como cinco mil mulas y más de dos mil peones cargueros de ambos sexos, indígenas en su mayor parte, a cada paso encontrábamos numerosas recuas cargadas con los bultos menos delicados, mientras que los más frágiles eran conducidos en hombros de los indios, entre los cuales hay algunos que cargan con bultos enormes de un peso abrumador, que en poco tiempo los inutiliza. De éstos copiamos un hombre y una mujer, que llevaban cajones voluminosos, y un grupo de indios que*

⁴⁷⁹ “José María Gutiérrez de Alba nació en Alcalá de Guadaíra, una pequeña localidad andaluza, a pocos kilómetros de Sevilla. (...) En 1869, Gutiérrez de Alba fue nombrado agente confidencial del gobierno español, en ‘misión oficiosa y reservada’ a Colombia, con el fin de indagar el estado de los inmigrantes españoles, pero, en especial, para recoger y remitir información que pudiera ser útil para restablecer las relaciones entre los dos países”. En román paladino, un espía. Ref.: DIANA FARLEY RODRÍGUEZ MUÑOZ, JUAN PABLO SIZA RAMÍREZ, *“Imágenes y relatos de un viaje por Colombia. Impresiones de un viaje a América (1870-1884)”*, Boletín Cultural y Bibliográfico, Volumen 5, Número 87, pp. 191–194, 2015

conducían un piano, y que encontramos en medio de un lodazal atollados hasta las rodillas”. El dibujo que hizo Gutiérrez de estos últimos, cuyo mérito es más histórico que artístico, se presenta en la figura 94⁴⁸⁰.



Figura 94 - Cargueros conduciendo un piano entre Honda y Bogotá en 1874

El camino de Honda fue recorrido en enero de 1882 por el escritor y político argentino Miguel Cané, quien anotó en sus memorias de viaje: *“La tercera jornada ... fue sumamente dura porque la temperatura, que en Guaduas era deliciosa, se elevaba constantemente a medida que descendíamos al fondo de embudo en que está situada Villeta. Ese descenso interminable, por un camino que la calzada de piedra destruida hace imposible, el sol, que caía a plomo, la mula cansada afirmando el pie lentamente en las puntas de los guijarros sueltos, todo empezaba a darnos fiebre. Además, veíamos a Villeta allí en el fondo, casi al alcance de la mano, tal era el efecto de perspectiva, y marchábamos, marchábamos tras la aldea que parecía alejarse a medida que avanzábamos. Como la senda es estrecha, no hay ni aún el recurso de la conversación, pues es necesario marchar uno a uno”*⁴⁸¹. Pero también hizo comentarios favorables sobre el tramo final del trayecto: *“El camino ascendente hasta Agua Larga es encantador; mi alazán marchaba noblemente, trepando con la seguridad de la mula, pero sin su andar infernal. Serían las*

⁴⁸⁰ JOSÉ MARÍA GUTIÉRREZ DE ALBA, *“Impresiones de un viaje a América. Tomo X. Excursión a Mariquita”*, 27 de mayo a 4 de junio de 1874, Manuscrito propiedad del Banco de la República

⁴⁸¹ MIGUEL CANÉ, *“En viaje 1881-1882”*, Librería de Garnier Hermanos, Imprenta B. Renaudet, París, 1884

cuatro de la tarde cuando llegué a Agua Larga, punto de donde sale una excelente calzada hasta la Sabana, transitable aún para carruajes. (...) ¡Con qué placer lancé mi caballo al galope por la extensa calzada! Es una fruición sin igual para el que viene deshecho por el paso de la mula”.

Un libro publicado en 1888 incluye el dibujo que muestra la figura 95 y transcribe el siguiente relato hecho por Mr. Scruggs, reciente ministro (embajador) estadounidense en Bogotá: *“Es única ruta disponible entre la capital colombiana y el mundo exterior. Es cierto que en los últimos años se ha mejorado bastante, pero es poco más que un simple sendero de mulas, ni siquiera lo suficientemente ancho en muchas partes para que dos mulas caminen una al lado de la otra, y tan tortuoso y escarpado, que es intransitable salvo al lomo de animales adiestrados para el camino. Cuando reflexionamos que esta es la vía de un intenso comercio y que ha estado en uso constante desde la conquista española, no podemos menos que sorprendernos de que no sea mejor”*⁴⁸².

El ingeniero francés Raymond Le Brun, que se vuelve a mencionar más adelante, dijo en 1890 sobre el camino de occidente desde Agualarga (hasta donde era carretero desde Bogotá), que *“el camino de herradura es muy mal trazado, y su conservación deja mucho que desear. Atraviesa los valles secundarios casi perpendicularmente y sube y baja por las líneas de mayor pendiente. Donde ésta es muy fuerte se han hecho escalones empedrados, de pasos muy anchos y bastante bajos, arruinados hoy en su mayor parte. Se encuentran sobre el trayecto un gran número de malísimas posadas, y hay hoteles en Guaduas y en Villeta. (...) Los viajeros recorren el camino en tres días, por término medio; las mercancías emplean generalmente el doble de tiempo”.*

⁴⁸² WILLIAM ELEROY CURTIS, *“The capitals of Spanish América”*, Harper & Brothers, New York, 1888



EN ROUTE TO BOGOTA.

Figura 95 - El camino de Honda

Con motivo de un viaje ornitológico que realizó por el país a mediados de 1892, Wirt Robinson tuvo oportunidad de transitar por este camino. Parte de su impresión, la que acompañó de fotografías, fue la siguiente: *“Al acercarnos a la cima de la primera cordillera, el camino discurría sobre una superficie rocosa que parecía intransitable. La pendiente tenía una inclinación de unos cuarenta y cinco grados, pero las patas de las mulas habían desgastado pequeños*

*escalones en la piedra como si fueran baches y nuestros animales subieron sin resbalar. (...) Todos los viajeros que han venido a Colombia, desde los tiempos de Humboldt hasta nuestros días, han comentado este camino de Honda a Bogotá y todos han coincidido al describirlo como superlativamente malo, pero ninguno lo ha hecho en justicia. (...) Me siento incapaz de describirlo y las fotos que tomé no dan idea de lo empinado del camino, ya que tuve que apuntar mi cámara hacia arriba o hacia abajo, perdiendo así la perspectiva de la pendiente*⁴⁸³. Tres de las fotografías tomadas por Robinson, que ofrecen vistas reales del camino (figuras 96, 97 y 98), pueden dar cuenta del mantenimiento que le brindaba el Departamento de Cundinamarca.

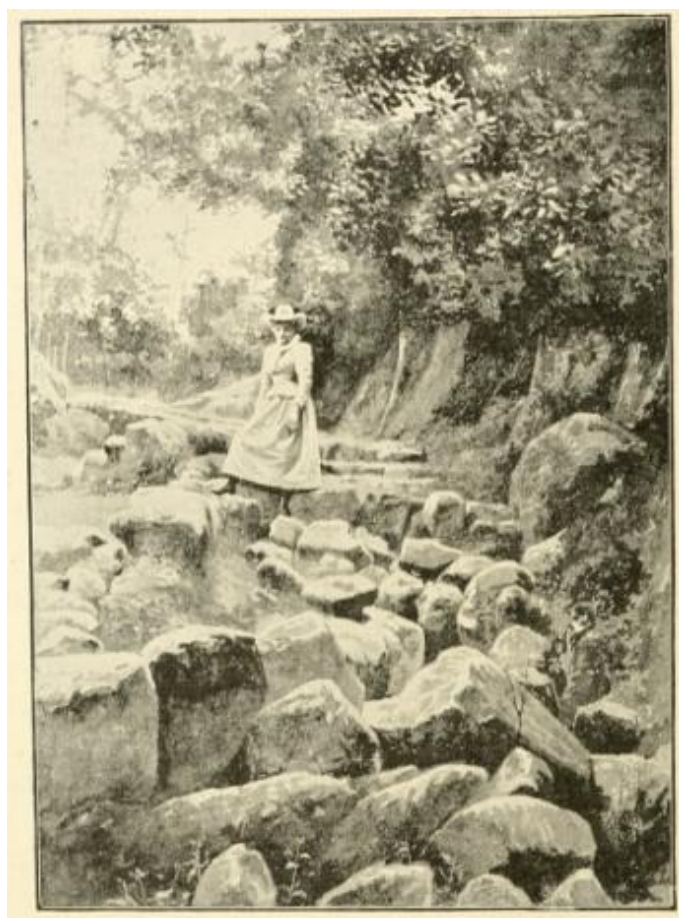


Figura 96 - Una vista del camino de Honda (julio de 1892)

⁴⁸³ WIRT ROBINSON, "A flying trip to the tropics. A record of an ornithological visit to the United States of Colombia, South America and to the island of Curaçao West Indies in the year 1892", Printed at the Riverside Press, Cambridge, 1895

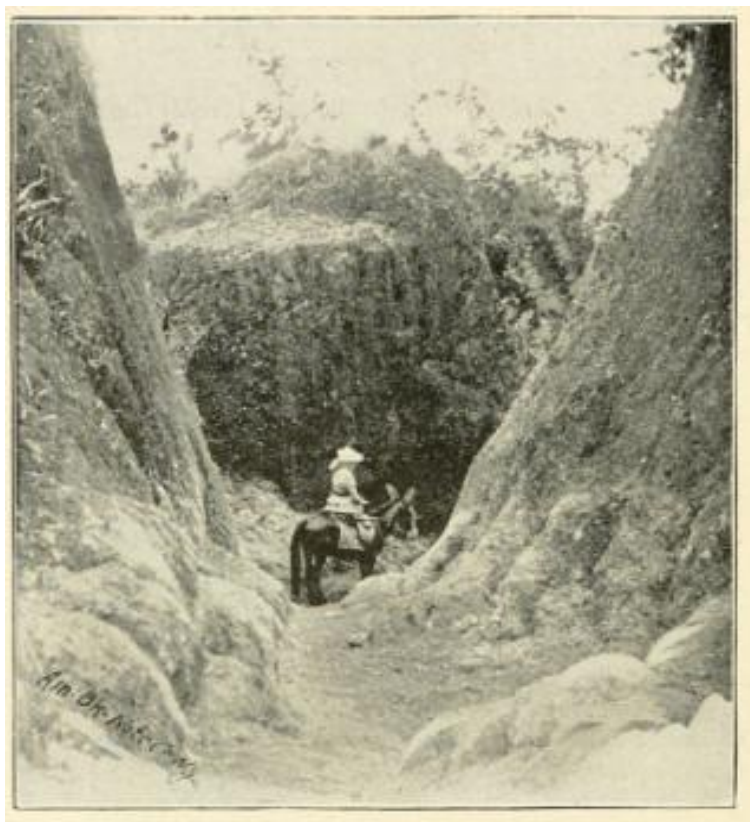


Figura 97 - Un desfiladero profundo y sinuoso (julio de 1892)



Figura 98 - En la vía hacia Guaduas (julio de 1892)

El camino de Honda visto en 1891 con ojos amables, los de un joven estudiante costeño de quince años:

“El 31 de enero, el Montoya amarró en el puerto de Yeguas. En la tarde llegamos a Honda, donde tenía establecidos negocios de comercio mi hermano Ernesto, quien se encargó de contratar las cabalgaduras que me llevaron a Facatativá. Salimos de Honda al día siguiente, 1º de febrero, y nuestras jornadas fueron las siguientes: pernoctamos ese día en El Consuelo, la célebre posada de Clemente Mejía, el siguiente en Villeta y el subsiguiente en Facatativá; pisé por primera vez tierra de Bogotá el 3 de febrero. Creo que pocos de mis coetáneos hicieron tantas veces, como lo hice yo, el viaje a lomo de mula de Honda a Facatativá. Para mí tuvo siempre un singular encanto la peregrinación. La hermosura y belleza de los paisajes me fascinaban y eran suficientes para compensar las naturales incomodidades del viaje, sobre ‘malas bestias’, escogidas por los fletadores, especialmente para estudiantes. Cansancio ni fatiga podían producir dos jornadas y media en muchachos sanos y fuertes, y algunas cortas de a pie cuando la mula era terca y perezosa. Para los nacidos a orillas del mar o de nuestro gran río, la montaña tiene el sortilegio de lo desconocido y misterioso. Ascender o descender por entre abismos y precipicios, adquiere para el muchacho de las tierras bajas las proporciones de una aventura, casi de una hazaña. El Alto del Trigo, Las Tibayas, Guaduas la pintoresca, la inalcanzable Villeta —viniendo de Honda—, el Alto del Sargento, desde donde se contempla nuestro gran río Magdalena, del que nos despedíamos con tristeza en el ascenso y saludábamos con íntima alegría al descender, son parajes que conserva la memoria de quienes los conocieron y añora el espíritu con saudades”.

Ref.: JULIO H. PALACIO, *“Historia de mi vida”*, Librería Colombiana Camacho Roldán & Cía. Ltda., Bogotá, 1942

Finalizaba entonces el siglo XIX y el trayecto terrestre más importante para comunicar la capital con el Caribe y el resto del mundo seguía siendo un deplorable camino de herradura en su tramo montañoso, en un instante de la historia en que se recibían noticias de que los automóviles ya circulaban por las carreteras de muchos países⁴⁸⁴.

Camacho Roldan, quien pasó por él en abril de 1887, encontró que solo existía camino carretero hasta Agualarga (Albán) y que desde allí *“hasta Honda pocos son los cambios que puedan registrarse en el curso de los cincuenta últimos años, tanto en el camino mismo como en las tierras que lo avicinan”*⁴⁸⁵. Y remata afirmando: *“El trazado de este camino —en el que probablemente se*

⁴⁸⁴ La primera carrera de automóviles por carretera se realizó entre París y Rouen el 22 de julio de 1894, unos 130 kilómetros. La competencia se llamó *“Le concours des voitures sans chevaux”* —competencia de automóviles sin caballos— y su solo título generó enormes expectativas, ya que parte de la sociedad aún estaba en contra de aquellas máquinas infernales que circulaban sin requerir tracción a sangre. Compitieron 21 autos y el ganador tardó 5 horas y 40 minutos en completar el recorrido. Fue un De Dion-Bouton conformado por un remolcador de vapor que, como si fuese un caballo, arrastraba un coche del tipo Victoria (figura 99). Los organizadores de la carrera decidieron no otorgarle el primer premio sino el segundo, por considerar que el vehículo no correspondía del todo al desiderátum del concurso. Ref.: LE PETIT JOURNAL, No. 11.533, París, Mardi 24 Juillet 1894

⁴⁸⁵ Ibidem 269

siguió la huella marcada por el pie de los aborígenes— no puede ser peor; pero nada se ha hecho para rectificarlo en más de 250 años que tiene de abierto. Sea por el interés de conservar las antiguas poblaciones de Villeta y Guaduas; bien por defecto de nuestras instituciones municipales, nulas en tiempo de la colonia, sin atribuciones suficientes desde 1819 hasta 1848, y perturbadas por violentas oscilaciones políticas desde 1849 hasta 1886, la verdad es que la conservación de ese absurdo trazo hace muy poco honor a los diversos gobiernos que se han sucedido desde la Independencia hasta la Regeneración, inclusive. Se ha pensado en mejorarlo o en adoptar otra vía, sí; pero el espíritu de contradicción que constituye una de las deficiencias de nuestra raza, que no nos permite pensar la misma cosa que otros pensaron antes, ha sido parte para que surjan diversos proyectos por otras líneas sin lograrse acuerdo en una sola”.



Figura 99 - El De Dion-Bouton que hizo el recorrido en menor tiempo⁴⁸⁶ y las consideraciones del jurado para otorgarle solo el segundo premio

Uno de los capítulos de un libro que publicó en 1896 el consulado de Colombia en Nueva York⁴⁸⁷ describe cómo era el transporte entre el exterior y la capital de la República en el remate del siglo XIX. A continuación, una traducción de la parte pertinente:

“El país está entre los más montañosos del mundo. Como resultado de ello, toda comunicación es y siempre ha sido muy difícil y costosa. Casi toda la carga

⁴⁸⁶ <https://www.teufteuf-vccf.org/app/download/11897657493/Gazette+teuf-teuf8HS-07-2021.pdf>

⁴⁸⁷ CONSULATE GENERAL OF COLOMBIA, “The Republic of Colombia”, New York, 1896

debe ser transportada por mula tan pronto como sale de los grandes ríos. Al ir de Nueva York a Bogotá llega un fardo de mercancía, por ejemplo, a los puertos de Cartagena o Puerto Colombia (Sabanilla). Si se descarga en el muelle de este último puerto, entonces allí se sube el fardo a una carreta y se lleva hasta Barranquilla. Luego pasa por la aduana, se transporta por toda la ciudad y se carga en un vapor fluvial. Posteriormente, recorre 600 millas río arriba hasta la cabecera de navegación, Las Yeguas. Allí se descarga en una bodega, de donde luego se traslada a un vagón de ferrocarril y se transporta 15 millas hasta Honda. De nuevo, se descarga en una bodega y luego se monta en una carreta y se lleva hasta Arrancaplumas, donde se descarga de nuevo y es llevado por hombres hasta la orilla del río. Luego se carga en una barcaza (figura 100) y se pasa al otro lado del Magdalena. Allí se descarga y se traslada por la empinada orilla del río y se deposita en otra bodega. Entonces, comienza el arduo viaje en recuas de mulas por los Andes hasta Bogotá, viaje que consume de cinco a doce días cuando hace buen tiempo, dependiendo del peso de la carga y de la predisposición de los arrieros. La distancia es de unas 80 millas. Si a los daños causados a la mercancía al hacer todos estos cambios, se suman los producidos por la lluvia, la falta de cuidado y los accidentes relacionados con el transporte a lomo de mula, se puede ver fácilmente que todo se importa con un alto porcentaje de pérdida para el consumidor. Los fletes aumentan enormemente el costo de todos los artículos. Para llevar una carga de 250 libras de Honda a Bogotá se pagan entre \$12 y \$18 según el estado del camino. Las cajas pesadas, sin embargo, se transportan en vapor hasta Cambao, un sitio aguas arriba de Honda, y se llevan a Bogotá en carros de bueyes. De esta manera se consume mucho más tiempo y los fletes son más costosos. Esto ilustra bien lo que sucede en el país. El exportador, por supuesto, está sometido a las mismas condiciones”.



Figura 100 - La barcaza de Arrancaplumas, un kilómetro aguas arriba de Honda⁴⁸⁸

El siglo XX comenzó para el camino de Honda con las mismas perspectivas oscuras con las que había terminado el anterior. En la página 2 de la edición del 5 de octubre de 1904 del diario *El Nuevo Tiempo* de Bogotá, apareció la siguiente nota, originada en Villeta el 30 de septiembre anterior (figura 101):

“El invierno ha sentado sus reales en esta región, y está tan sostenido como el pasado. El camino, que se compuso espontáneamente gracias al verano, pronto se hará tan intransitable como hace seis meses.

Es tiempo de saber si hemos mejorado de Gobierno en Cundinamarca, pues el de la Administración Marroquín sí fue bueno en muchos ramos y merece nuestra gratitud por eso, pero en asunto de caminos dejó mucho que desear.

¿Será posible que un país no pueda sostener un camino de herradura, corto, que une su capital con el primer puerto interior?

Al puente de Villeta se hace necesario componerle el entablado”.

⁴⁸⁸ ALBERT MILLICAN, *“Travels and adventures of an orchid hunter”*, page 161, Cassell & Company, 1891

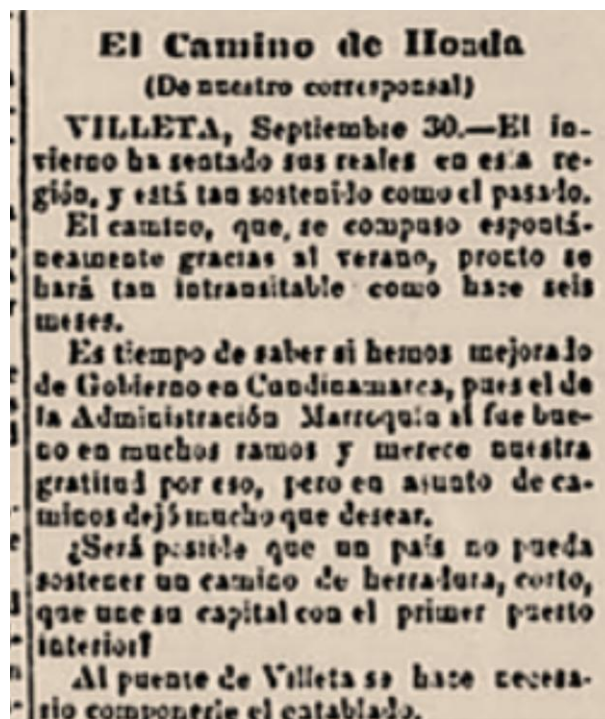


Figura 101 - Nota publicada en *El Nuevo Tiempo* el 2 de octubre de 1904

Exactamente en el mismo mes en que el corresponsal remitió esta nota al diario (septiembre de 1904), un súbdito inglés, Francis Lorraine Petre, circuló por el camino y dejó la siguiente constancia en un libro que publicó en 1906: *“En el camino desde Honda hasta Facatativá se sentirá lejos de estar seguro, incluso sobre la mula que avanza con paso firme, y se le subirá el corazón a la boca a medida que el animal busca con cautela su camino hacia un charco de barro líquido que alcanza hasta la parte superior de su lomo”*⁴⁸⁹.

La princesa Teresa de Baviera, quien había hecho un viaje científico por el país en 1898 en su condición de etnóloga, botánica y zoóloga, publicó en 1908 un libro titulado *“Viaje de estudio al oeste de Sudamérica”*⁴⁹⁰, donde incluyó una fotografía tomada cerca de la posada *El Consuelo*, abajo del Alto del Sargento (figura 102). La impresión que le causó el camino se resume así: *“el estado del camino es terrible y desafía cualquier descripción. (...) Fue un viaje muy desapacible”*.

⁴⁸⁹ FRANCIS LORRAINE PETRE, *“The Republic of Colombia. An account of the country. Its people, its institutions and its resources”*, page 188, Printed by Ballantyne, Hanson & Co., Edward Stanford, London, 1906

⁴⁹⁰ Ibidem 309



Figura 102 - El camino de Honda cerca de la posada *El Consuelo* (ref. 309)

Mozans recorrió el camino en sentido descendente, no menciona la fecha en que lo hizo, pero fue posiblemente a mediados de 1907. Sobre su condición escribió: *“Para nosotros, bajo los rayos decrecientes del sol poniente, parecía un camino de adoquines después de haber pasado por una docena de terremotos y luego haber sido fijado en un ángulo de cuarenta y cinco grados con el horizonte. Incluso nuestras mulas, que normalmente estaban preparadas para cualquier tipo de camino donde pudieran encontrar un punto de apoyo, frecuentemente se resistían en las secciones más difíciles de esta carretera tan descuidada. (...) Por enésima vez admiramos la sagacidad de la mula y de tener una que esté familiarizada con el trabajo en la montaña. Si el camello merece el epíteto de ‘barco del desierto’, la mula tiene derecho a ser considerada el avión de las montañas”*⁴⁹¹.

Mozans también incluye en su libro una fotografía de un punto del camino (figura 103) que, por una asombrosa casualidad, es casi idéntica a la que incluyó la Princesa Teresa en el suyo. Si bien la de Mozans parece tomada algunos metros más abajo y en ella faltan un hombre y una montura; tanto los demás personajes que van por el camino, como sus vestimentas, bestias y cargas resultan idénticos a los de la fotografía de Teresa. Todo ello, a pesar de haber transcurrido un lapso de casi diez años entre los viajes de ambos. Pero lo que hace aún más digno de un oráculo el asunto, es que en el libro de Mozans hay una fotografía de un champán navegando por el río Magdalena,

⁴⁹¹ Ibidem 134

esa sí, absolutamente idéntica a la publicada en la página 232 del libro de la Princesa, y que se ha incluido en este documento, con el debido crédito, como figura 45.



Figura 103 - Camino entre Bogotá y Honda (ref. 134)

En 1909, la situación del camino de Honda seguía siendo lamentable. El misionero presbiteriano Robert E. Speer⁴⁹² escribió: *“Colombia tiene solo tres o cuatro caminos y dos de ellos, los más importantes de todos, de Cambao y Honda a Facatativá, están cayendo en ruinas. Uno de ellos, el de Honda, ya ha sucumbido. Nunca fue un camino de verdad, sino simplemente un sendero de montaña, empedrado en partes, para el uso de caballos de silla y recuas de mulas. Durante siglos, fue la única vía hacia la capital para todas las importaciones y para la gente de la mayor parte del país. Probablemente, el camino era mejor hace un siglo que en la actualidad, cuando el viajero solo encuentra una serie de pendientes rocosas, las partes empedradas destruidas y las 56 millas de camino hasta su unión con el de Cambao, peor aún que cualquier camino de Persia”*.

A poco de creado el Ministerio de Obras Públicas, el ministro Modesto Garcés presentó a la Asamblea Nacional Legislativa un proyecto de ley sobre vías de comunicación, el cual incluyó en su artículo 9° una lista de las vías que, a juicio de su despacho, deberían tener el carácter de *nacionales*. Una de ellas era el Camino de Occidente entre Bogotá y Honda. Su proyecto de ley, radicado el 10

⁴⁹² ROBERT E. SPEER, *“Missions in South America”*, The Board of Foreign Missions of the Presbyterian Church in the U.S.A., River Magdalena, Colombia, October 1909

de abril de 1905⁴⁹³, fue modificado totalmente por la Asamblea Nacional en segundo debate el 25 de abril. Según dice en el No. 50 de sus Anales, del 19 de julio de ese año, *“El Sr. Ministro de Obras Públicas habló sobre la poca congruencia que existía entre el artículo modificado y el original, y el Diputado Dr. Martínez Silva explicó las razones que había tenido en cuenta la Comisión para presentarlo en la forma en que se discutía, después de lo cual se aprobó y adoptó el artículo”* que, finalmente, quedó como primero de la ley No. 60 del 30 de abril de 1905, con el siguiente texto: *“Decláranse vías nacionales todas aquellas que por su importancia, como las férreas, carreteras de más de cincuenta kilómetros de longitud, y canalización de ríos, requieran recursos cuantiosos para su construcción y conservación”*. En el artículo siguiente, la ley estableció que *“El Gobierno atenderá únicamente a esta clase de vías, determinadas previamente por el Cuerpo Legislativo”*. Aparentemente, no se expidieron nuevos actos legislativos sobre el asunto hasta la promulgación de la ley 50 de 1910, por lo que se puede inferir que el camino de Honda continuó bajo el cobijo departamental.

Algunas reformas administrativas del presidente Rafael Reyes se tradujeron en la fragmentación del departamento de Cundinamarca durante su gobierno. A partir del 29 de abril de 1905 existió el departamento de Quesada como una escisión del anterior (ley 46), y el 5 de agosto de 1908 la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa expidió la ley No. 1, cuyo primer artículo dividió el territorio de la República en 34 departamentos, de los cuales el undécimo fue el de Facatativá, *“formado por los municipios que componían las provincias de Facatativá, Guaduas y Rionegro”*. Debido a esta ley, el camino de Honda pasó a depender parcialmente de ese undécimo departamento y, a causa de esta nueva dependencia, los informes sobre los trabajos adelantados en la vía entre Facatativá y Honda comenzaron a dirigirse a la junta departamental de obras públicas de Facatativá (figura 104).

⁴⁹³ *“Proyecto de ley sobre vías de comunicación”*, Anales de la Asamblea Nacional, Serie I, Número 15, pp. 118-120, Bogotá, abril 28 de 1905

CAMINOS DE FACATATIVA		
Facatativá, Octubre 31 de 1908		
Sr. Presidente de la Junta Departamental de Obras Públicas--Presente		
Tengo el honor de rendir á usted el informe correspondiente á los trabajos ejecutados en el presente mes, en los caminos que están á mi cargo, así:		
Camino de Albán á Villeta por Sasaima		
1.ª Semana del 5 al 10. De Albán á la montaña, con 7 peones y el sobrestante, en una extensión de 120 metros, se amplió el camino 4 metros, dejando un talud de 3 metros de alto, término medio; derrumbes quitados dan un promedio de 12 metros de largo por 2 de ancho y 4 de altura; 15 taladros reventados.		
Lista de jornales.....\$	22 20	
Composición de herramienta.....	80	
Costó la semana.....	23 ..	
2.ª Semana del 12 al 17. En el mismo trayecto, con 7 peones y el sobrestante: 160 metros de desagües por 0,40 de ancho y 0,50 de profundidad; en una extensión de 220 metros se amplió el camino 2½ metros; taladros reventados 30.		
Lista de jornales.....\$	22 20	
Composición de taladros.....	40	
Costó la semana.....	22 60	
Pasan\$	45 60	59 15
Vienen.....\$ 45 60 59 15		
3.ª Semana del 19 al 24. En el Chuscal, con 6 peones y el sobrestante: 480 metros de desagües por 0,60 de ancho y 0,80 de profundidad; 2 caños de piedra de 5 metros de largo por 0,50 de ancho y 0,80 de profundidad; en la montaña se quitó un derrumbe de 10 metros de largo por 4 de ancho y 3 de alto; se reventaron 20 taladros.		
Lista de jornales.....\$	20 10	
Valor de 2 zapapicas, á \$ 2 cada una....	4 ..	
Composición de herramienta.....	40	
Costó la semana.....	24 50	
4.ª Semana del 26 al 31. En el Lechoso, con 7 peones y 1 sobrestante: 400 metros de desagües por 0,60 de ancho y 0,80 de profundidad; en una extensión de 50 metros se amplió el camino 4 metros; un caño transversal de 5 metros por 0,50 de luz, con tapas de piedra; 18 taladros reventados.		
Lista de jornales.....\$	22 20	
Valor de una barra.....	4 ..	
Composición de herramienta.....	80	
Costó la semana.....	27 ..	
Suma invertida en este camino durante el mes.....	97 10	
Total.....\$	156 25	
S. E. ú O.		
Soy de usted atento y seguro servidor,		
ANTONIO MARÍA ORTIZ M.		

Figura 104 - Informe sobre los trabajos realizados en el sector Albán - Sasaima en octubre de 1908

Una vez en firme la ley del 5 agosto de 1908, el Gobierno Nacional expidió varios decretos para reglamentarla. El No. 916 del 31 de ese mes modificó los límites de algunos departamentos; el No. 1.184 del 3 de noviembre reglamentó la administración de las obras públicas de los departamentos, y el No. 20 del 7 de enero de 1909 reglamentó la conservación de las carreteras y caminos de herradura que tuviesen carácter nacional.

En uso de las atribuciones recibidas por la ley y los decretos nacionales citados, el gobernador del departamento de Facatativá dictó dos decretos el 7 de julio de 1909. El No. 192, por el cual determinó que a partir del momento “la dirección y administración de todas las obras públicas departamentales estará a cargo inmediato de la Dirección de Obras Públicas del Departamento”. En él, fijó los deberes de la Dirección de Obras Públicas, estableció su planta de personal y describió las funciones de quienes ocuparan los cargos. El otro decreto fue el No. 195, por medio del cual estableció la categoría de las vías nacionales, departamentales y municipales en el Departamento. Como nacionales, el gobernador decretó la carretera de Cambao, el camino de Albán a Puerto de Bogotá por Chimbe, Villeta y Guaduas, y el de Facatativá a los límites con Madrid; también, fijó diez vías como departamentales, de las cuales cabe citar aquí la de Albán a Villeta por Sasaima. El resto del decreto se refiere a la manera como se debía gestionar el sostenimiento de las vías.

La vigencia de todas estas disposiciones resultó absolutamente efímera, por cuanto la ley 65 del 14 de diciembre 1909, expedida por el Congreso luego de que Reyes abandonara la presidencia de la República, volvió a dejar la división territorial como estaba antes de su mandato, pues determinó que desde el 1 de abril de 2010 se debía restablecer *“la división territorial en los Departamentos que existían en primero de enero de mil novecientos cinco”*.

Debido a que la ley 50 de 1910 dispuso que a partir de su vigencia (septiembre 21 de ese año) todas las vías públicas de comunicación nacionales debían quedar a cargo inmediato de los Departamentos o de los Distritos, y que serían las Asambleas Departamentales las que determinarían cuáles vías debían quedar a cargo exclusivo del respectivo Departamento y cuáles a cargo de los Municipios, el camino de Honda continuó bajo la órbita departamental. Esta dependencia del departamento se eliminó parcialmente en 1916, por cuanto la ley 70 –general de caminos– incluyó entre las vías nacionales el tramo de Albán al Bajo Magdalena pasando por Villeta, al que asignó una partida anual de \$ 6.000. El decreto 422 de 1917, reglamentario de esta ley, respetó el monto de la asignación anual y, además, estableció que *“mientras el Gobierno determine que continúe aprovechándose en esa obra el concurso de presidiarios organizados y atendidos conforme a disposiciones emanadas del Ministerio de Gobierno, el de Obras Públicas tendrá a su cargo todo lo relacionado con la dirección técnica de los trabajos, mediante el nombramiento y pago de un Ingeniero que ante todo ejecute los estudios completos del trazado, y además el suministro de los materiales y elementos necesarios para la construcción de la vía, según pedido que haga en cada caso el Ingeniero Director”*. La ley 95 del 6 de diciembre de 1919, modificatoria y adicional de la 70 de 1916, mejoró la categoría de la vía y le asignó en su Artículo 21 la cantidad de doce mil pesos (\$12.000) anuales para su terminación. Con estos recursos, se logró adecuar la vía hasta Villeta para el tránsito vehicular. El 20 de julio de 1928 llegó a Villeta el primer automóvil, conducido por Luis E Patiño. En la noticia que dio cuenta de su arribo, publicada en *El Tiempo* el día 23, dice que *“en tan magna fecha del progreso villetano, anhelamos el perfeccionamiento de la carretera, orgullo del occidente de Cundinamarca”*.

La ley 106 del 26 de noviembre de 1927 declaró *“vía nacional la carretera departamental de Occidente entre Facatativá y Bogotá, que hace parte de la de Cambao, quedando a salvo los derechos de Cundinamarca por razón de los contratos celebrados para la construcción de tranvía”*. El decreto 1307 del 20

de agosto de 1930, por el cual se dictaron medidas relacionadas con la administración de las vías nacionales, dividió el país en zonas, correspondiendo a la zona de Bogotá la carretera entre la capital y Facatativá. El año siguiente, la ley 88 de 1931, por la que se adoptó un plan vial completamente nuevo⁴⁹⁴, fijó en 6.204 kilómetros la red nacional de carreteras y puso el tramo entre Bogotá y Los Alpes a órdenes del gobierno central a partir del 1 de enero de 1932, por cuanto incluyó en este plan la transversal Villavicencio-Bogotá-Cambao-Ibagué, dejando por fuera, no se sabe por qué motivo, el sector entre Los Alpes y el río Magdalena.

Según refiere el jefe de la zona de Bogotá Silvano E. Uribe en un informe presentado el 6 de junio de 1932 (Anales de Ingeniería No. 468 de junio de 1932), entre el 14 de septiembre y el 20 de diciembre de 1931 se construyó *“una especie de macadam de una capa de triturado o cascajo con espesor en promedio de 0,08 m sobre una base consolidada por el uso de muchos años y por reparaciones anteriores, cubierta por una capa de recebo como de 0,05 m”*, entre Paiba (calle 13 con carrera 32 de la Bogotá actual) y el kilómetro 19, *“donde empalmó con la reconstrucción que venía de Facatativá, iniciada el 18 de mayo”*. Señala, además, que desde el mes de febrero *“se petrolizaron, de Paiba hacia el occidente, 2.780 metros lineales por 5 metros de ancho, de los cuales 1.980 metros recibieron dos aplicaciones y 800 metros una sola aplicación”*. Finalmente dedujo, de acuerdo con sus estudios, que se debía proceder a la pavimentación formal de 10 kilómetros hasta Fontibón, tres con un tratamiento bituminoso por penetración, dos por semipenetración y los cinco restantes con superficie bituminosa, tratamientos cuyas características describió detalladamente en el informe.

⁴⁹⁴ La ley 70 de 1916 estuvo lejos de constituir la panacea para organizar las vías de comunicación a cargo de la Nación que creyeron en ese momento el Poder Ejecutivo y los legisladores. En 1920, una comisión del Congreso que estaba estudiando una ley general de ferrocarriles, mencionó que *“el fracaso de la ley 70 de 1916 y de todas las mil otras leyes sobre caminos y ferrocarriles, puertos y ríos, que se han dictado, estriba principalmente en que no tienen base sólida; la mayor parte de ellas autorizan la consecución de empréstitos, y si lo dicen, es para gravar las rentas existentes, que no alcanzan para vivir la vida precaria y angustiosa que arrastra nuestra administración, es decir, que están ya pignoradas con el déficit crónico de nuestros presupuestos”*. En su libro *“Caminos. Breve historia, anécdotas, datos estadísticos”*, –Universidad del Cauca, MOPT, Santafé de Bogotá, 1 de enero de 1993–, Fernando Sánchez Sabogal dice que la promulgación de la ley 70 de 1916 *“no logró el efecto deseado, pues el mismo Congreso empezó a modificarla desde el año siguiente, hasta llegar al punto de expedir 104 leyes sobre caminos en el lapso comprendido entre 1916 y 1930. A causa de esta cantidad de leyes, la Nación se vio obligada a construir en los departamentos ... vías sin sujeción a la técnica ni a plan vial de ninguna especie, lo que trajo como consecuencia que en muchos casos solo hubiera trayectos aislados e inconclusos que no prestaban servicio alguno”*

El informe de Silvano E. Uribe incluyó los resultados de aforos de tránsito adelantados durante seis días en diversos puntos de la vía entre Bogotá y Facatativá en 1931. Los llamados *carros*, corresponden a vehículos de tracción animal:

Carretera Bogotá-Facatativá

Puntos	Promedio diario de					Promedio diario total
	Carros	Autos	Buses	Camiones	Camiones grandes	
Paiba. Kilómetro 0..	552	344	285	209	201	1.591
Kilómetro 5.....	34	182	110	62	64	452
Adelante de Fontibón. Kilómetro 13....	14	128	31	57	52	282
Cascajeras de El Corzo. Kilómetro 35 *	21	51	29	32	* 58	191

En un segundo informe, presentado éste a la Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá (Anales de Ingeniería No. 489 de julio de 1934), Uribe modificó un poco su recomendación respecto del tipo de pavimento por construir. Dijo entonces que se requería *“macadam asfáltico de penetración completa de la zona central de la carretera en sus primeros cuatro kilómetros; en macadam asfáltico de semipenetración de los seis kilómetros siguientes hasta Fontibón; en macadam hidráulico de superficie asfáltica las zonas laterales de los primeros cuatro kilómetros y en macadam hidráulico las zonas restantes”*. No hay evidencia de que sus propuestas de 1932 y 1934 hayan sido atendidas.

No muy bueno debía ser el estado del sector a cargo del Departamento (Los Alpes-Honda) a mediados de 1934, por cuanto la comisión del Ministerio de Obras Públicas que inauguró la carretera del Carare hizo el viaje desde Bogotá *“por la vía de Cambao”*, según se mencionó antes. Ello quedó confirmado en una carta dirigida a sus colegas por el concejal de Honda José Buendía, publicada en el semanario *Evolución* el 12 de febrero de 1937, donde señaló que *“el Norte del Tolima y el Occidente de Cundinamarca ... están ligados tan sólo por la vía más incómoda y cara que constituye el mal camino de herradura existente entre Villeta y Honda”*.

En esta carta, Buendía suplicaba al Concejo solicitar al Congreso Nacional la inclusión del trayecto de carretera Honda-Guaduas-Villeta dentro de la red nacional de carreteras fijada por la ley 88 de 1931 o, cuando menos, el

empalme Honda-Guaduas-Santa Teresa, teniendo en cuenta que el ramal Guaduas-Santa Teresa (kilómetro 105 de la carretera de Cambao), pasando por Chaguaní, que venía a ser tributario de la vía Honda-Guaduas-Villeta, lo estaba construyendo en ese momento el departamento de Cundinamarca. La solicitud de Buendía encontró algún eco, por cuanto el tramo entre Guaduas y Honda fue nacionalizado mediante la ley 139 del 16 de diciembre de 1937, cuyo artículo 1, numeral 7, incluyó dentro de la red nacional de carreteras *“La que va de Chaguaní a Honda pasando por Guaduas”*.

La ley 31 del 10 de septiembre de 1941, adicional de la 88 de 1931, incorporó también a la red nacional el sector *“Los Alpes-Albán-Villeta”*, advirtiendo que solamente se nacionalizaría para los efectos de su sostenimiento cuando el Departamento hubiese terminado su construcción, *“estimándose como características mínimas de aceptación un ancho de banca de cuatro metros y transito normal de vehículos automotores durante todas las épocas del año”*.

El Ministerio de Obras Públicas había contratado en 1940 la pavimentación del sector Fontibón – Facatativá con la firma Pizano, Hernández & Gutiérrez, con una carpeta del tipo *“penetración asfáltica”*, que se cambió posteriormente por una de *“gradación densa”* para reducir el costo de la capa de rodadura. Una vez terminado, este pavimento fue considerado por el ministro como el mejor de su clase en ese momento en Colombia. En su construcción se emplearon, quizás por primera vez en el país, conceptos de una nueva ciencia en la solución de los problemas. Luego de contruidos algunos kilómetros de base poco costosa utilizando el afirmado existente, el mal comportamiento de la obra ejecutada hizo ver que la construcción no se debería continuar en la forma contratada. Estudiando el problema a la luz de los conceptos de la mecánica de suelos, dos profesores de la facultad de ingeniería de la Universidad Nacional determinaron la necesidad de construir la capa de base con mejor material y en mayor espesor, con el fin de *“distribuir la carga de manera que la presión no cause deformación permanente ni elástica en el suelo, de magnitud suficiente para producir la falla de la estructura”*⁴⁹⁵. A pesar del atraso que produjo el estudio en la ejecución de las obras y el aumento de

⁴⁹⁵ GUSTAVO MALDONADO, GUILLERMO CHARRY, *“Aplicación de la Mecánica de Suelos a la Construcción de Carreteras”*, Anales de Ingeniería, Volumen LIII, págs. 312-321, Sociedad Colombiana de Ingenieros, Bogotá, febrero, marzo, abril, mayo, 1945

su costo, se tuvo la conciencia de que, sin ese refuerzo de la base, el pavimento hubiese colapsado prematuramente en su totalidad.

En 1945, la ley 35 del 12 de diciembre aumentó el impuesto sobre la gasolina y autorizó al gobierno para contratar un empréstito con destino al desarrollo de un plan de pavimentación de 2.916 kilómetros de carreteras nacionales entre las que se incluyó la *“Gran Troncal Transversal”*, uno de cuyos sectores fue *“Honda-Guaduas-Villeta-Bogotá-Villavicencio”*. Ello hizo que el gobierno nacional asumiera, en toda su longitud, la llamada carretera de occidente. Un mapa publicado en julio siguiente, donde las vías a cargo de la Nación aparecen en color rojo, ya incluyó esta carretera dentro de ellas. La figura 105, que es parte del mapa y presenta las vías nacionales en Cundinamarca, deja ver que aún faltaba concluir el tramo final al río Magdalena.

Sería finalmente el decreto 116 del 19 de enero de 1951 el germen que dio forma y especificaciones de verdadera carretera al sector *“Bogotá-Villeta-Honda-Dorada”*, al incluirlo dentro del grupo de vías que el gobierno nacional atendería de manera exclusiva durante el período 1951-1954, como parte del que se conoció como Plan Vial 1. Este plan, financiado parcialmente por el primer crédito para carreteras del Banco Mundial (préstamo 43-CO), comprendía trabajos de reconstrucción, construcción nueva y pavimentación en las carreteras de mayor tráfico, cuyos problemas exigían una inmediata solución. Su ejecución se llevó a cabo, fundamentalmente, a través de cinco contratos por administración delegada suscritos con firmas constructoras norteamericanas asociadas con empresas nacionales. Los trabajos entre Bogotá y La Dorada se adjudicaron al consorcio Christiani y Nielsen Ltda. & Forero Ltda., que cedió posteriormente el contrato a la compañía norteamericana Morrison, cesión legalizada por medio de la resolución ejecutiva No. 30 del 27 de marzo de 1953.

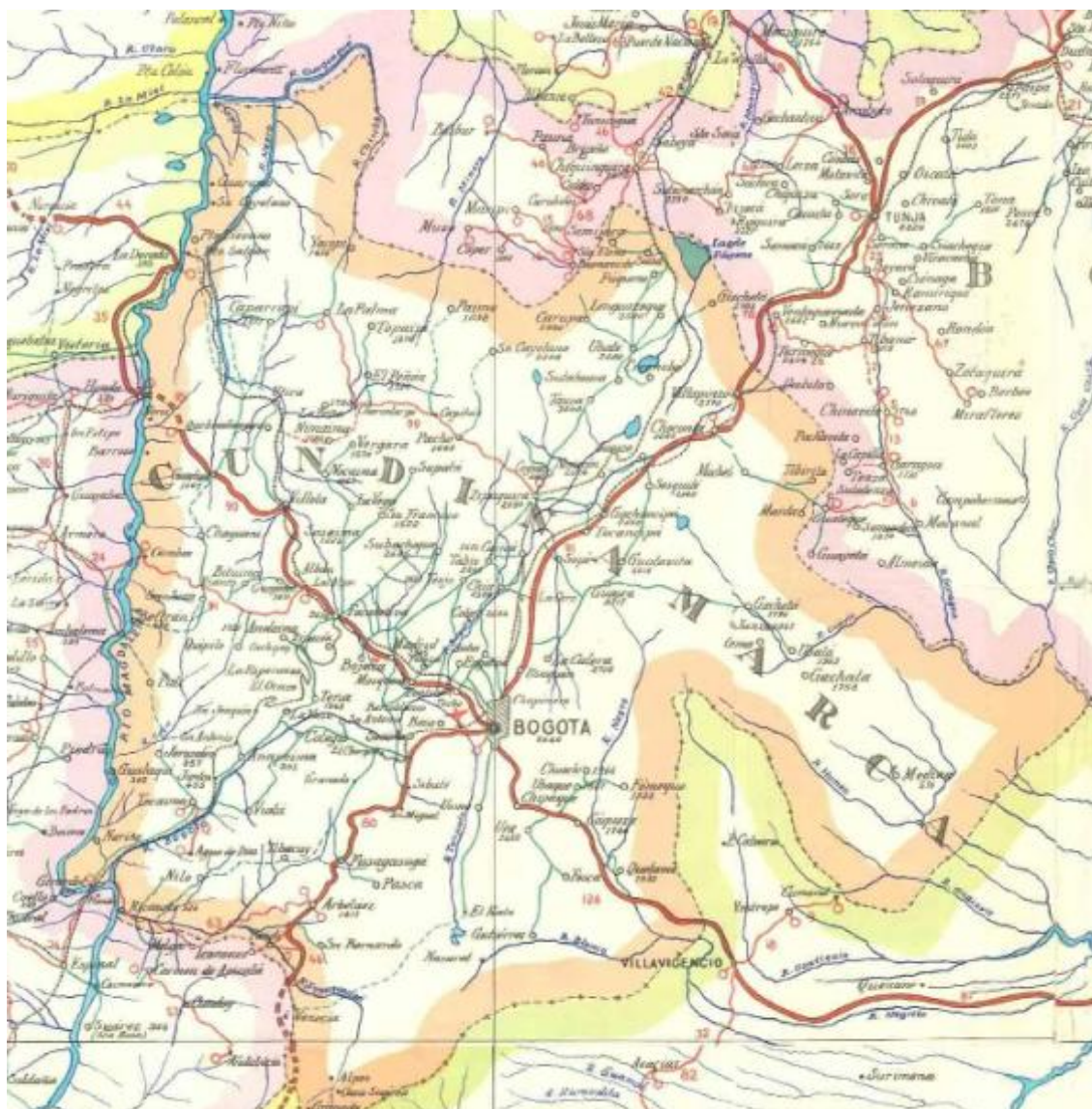


Figura 105 - Mapa vial del Ministerio de Obras Públicas en 1946 (fragmento correspondiente a Cundinamarca)⁴⁹⁶

⁴⁹⁶ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, “Mapa vial”, Bogotá, julio de 1946:
<http://consulta.archivogeneral.gov.co/ConsultaWeb/imagenes.jsp?id=3252291&idNodoImagen=3252292&total=1&ini=1&fin=1>

El 9 de septiembre de 2024 el Ministerio TIC y los Servicios Postales Nacionales 4-72 emitieron el pliego de estampillas “El Camino de Real de Santafé a Honda”, como parte de la serie filatélica “Retrospectiva bicentennial” con la que celebraron los doscientos años de la independencia de Colombia.



10.4 Un camino de ruedas entre Cambao y Los Alpes

A pesar de que el intercambio comercial de Bogotá tuvo como vía prevalente el camino de Honda desde el inicio de la época colonial, los primeros estudios de ingeniería contratados con Poncet en el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera a mediados del siglo XIX recomendaron otras alternativas para la construcción de un camino carretero entre la capital y el río Magdalena. Poncet analizó seis perfiles posibles y de ellos recomendó el de *Siete Vueltas*, ya mencionado y no materializado.

Diez años después de la visita de Poncet, y también por encargo del gobierno nacional, Agustín Codazzi estudió en 1857 el trazado de un camino carretero que, partiendo hacia la izquierda desde el pie de la subida de El Roble en el camino de Occidente, terminaba frente a Ambalema. Desde ese momento, quedaron fijados dos puntos importantes para cualquier trazado: el pie del cerrito de "Pan de Azúcar" y el boquerón de "Chumbamuy", que fueron como la clave para salir del laberinto de cerros que separaban el altiplano del gran río.

El informe de Codazzi, presentado al secretario de Estado de Gobierno el 1 de agosto de 1857, fue publicado en la Gaceta Oficial 2.165 el sábado 8 de agosto siguiente. En él, dijo Codazzi que *"para que la capital de la República tuviese una vía carretera al Magdalena, sería necesario que esta vía fuese lo más corta posible, porque así sería también la menos dispendiosa y de más pronta ejecución. Encontrada esta, sería preciso presentar a los empresarios que se hiciesen cargo de ejecutarla, el estímulo de una grande y segura ganancia, supuesto que ni el Gobierno General de la Nación ni el nuevo Estado de Cundinamarca tienen hoy los medios necesarios para llevarla a cabo. Estas dos circunstancias esenciales se encuentran consultadas en el proyecto de camino entre Bogotá y Honda, por Ambalema, que tendrá la mitad fluvial i la mitad terrestre"*.

Sobre esta vía, Camacho Roldán⁴⁹⁷ dijo que *"inmediatamente la Gobernación de la provincia contrató con el descubridor la apertura de una trocha de un metro de ancho, mediante la suma de \$ 4.000 y el auxilio del trabajo de doscientos presidiarios durante tres meses. La trocha fue abierta; pero se nos ha asegurado que está ya cerrada otra vez al impulso vigoroso de la vegetación: el Estado gastó, según hemos sabido, más de \$ 35.000 en estos primeros trabajos y las cosas han quedado en el mismo estado que antes, con poca diferencia, pues con excepción del ingeniero y de los peones que abrieron la trocha nadie más pudo cerciorarse de su practicabilidad, ni el hecho importante de su apertura llamó la atención hacia la empresa de este camino"*. A pesar de esta crítica, el trabajo de Codazzi serviría, con el tiempo, como referencia para el trazado y la construcción de un camino carretero hacia Cambao (ver Apéndice 6).

⁴⁹⁷ Ibidem 423

En su opúsculo de 1858, Camacho Roldán⁴⁹⁸ examinó siete posibles rutas carreteras para el descenso de Bogotá al río Magdalena y concluyó que la más apropiada en ese momento, dadas la cantidad de población beneficiada, la fertilidad inagotable de los valles que atravesaría, la salubridad de los climas, la solidez del piso y la abundancia de agua y de materiales de construcción, además del hecho de tener una línea de nivelación continuamente descendente, sería la que conectara Bogotá con Girardot. También citó como argumento significativo para justificar la superioridad de esta línea sobre las demás, el hecho de que *“el valor de las tierras situadas a las inmediaciones del camino solo cede en la República a las del valle de Medellín y de la sabana de Bogotá”*, teniendo, eso sí, buen cuidado de no mencionar que este camino hubiese pasado por tierras de su propiedad, aumentando sin duda su valor y, por lo tanto, su fortuna⁴⁹⁹.

Aprovechando los estudios realizados por Poncet años atrás, el Poder Ejecutivo del Estado cundinamarqués, conforme a un contrato celebrado el 19 de mayo de 1865, comisionó al ingeniero Indalecio Liévano para que hiciera un reconocimiento del trazado recomendado por aquel y viera si en realidad era factible adaptarlo para un camino carretero. Liévano aprovechó la comisión para estudiar diferentes posibles rutas hacia el río Magdalena y en el informe que rindió (publicado a comienzos de 1866), manifestó que un camino carretero por Villeta con salida al Magdalena por la quebrada Perrera, aguas abajo de Honda, debería preferirse a uno ajustado totalmente a la línea de Poncet.

El ingeniero del gobierno nacional Juan Nepomuceno González Vázquez fue comisionado por el presidente de la Unión Colombiana para que se uniera a Liévano en su última exploración. La visita conjunta se llevó a cabo entre el 4 y el 25 de septiembre de 1865 y el informe de González, publicado por Liévano

⁴⁹⁸ Ibidem 423

⁴⁹⁹ En su libro *“Los trabajadores de tierra caliente”*, que curiosamente no se refería a quienes la trabajaban, sino a los insignes terratenientes bogotanos que la poseían, Medardo Rivas (página 157, 1899) dice que *“D. José Camacho compró un pedazo de montaña, entre Tocaima y Girardot, y con escasos recursos empezó a talarlo y a fundar una posesión. No comía sino tasajo y plátano, no tenía casa en qué habitar, y con frecuencia los peones lo abandonaban y se quedaba solo en su caney. A él vino a asociarse después el doctor Salvador Camacho Roldán, quien ya tenía nombre y reputación por su ciencia y su virtud; juntaron los recursos, unieron sus esfuerzos, y el pedazo de montaña tomó el nombre de Utica, y fue una valiosa hacienda, que hoy es propiedad del señor Evaristo Delgado”*

como un anexo del suyo, llegó a una conclusión, si no idéntica, relativamente similar (figura 106).

El señor Juan N. González Vázquez ingeniero del gobierno nacional, recibió orden para que en asocio del señor I. Liévano, comisionado por el presidente de Cundinamarca, explorara la ruta de Siete-vueltas, según el trazado del ingeniero francés Poncet, que verificó la misma exploración en el año de 1847. La nueva tuvo lugar en los días 4 a 25 de setiembre último, y sus resultados se encuentran consignados en los informes publicados en los números 498, 500, 502 a 504 i 510 i siguientes del "Diario Oficial."

Las conclusiones del señor Vázquez, confirmadas en el fondo por las del señor Liévano, son en resumen: que debe preferirse para camino carretero un trazado por los Manzanos i Villeta, que tendría, común con el trazado Poncet, 75.960 metros comprendidos entre el paso Cañadas i la quebrada Ferrera. Por este trazado el camino tendrá 177.130 metros; por el de Poncet por Puente-grande i Siete-vueltas tendría 174.410 metros; pero aquel permitirá aprovechar los 13.900 metros construidos de Bogotá a Puente-grande, lo que hace que aunque la ruta por Villeta tenga 2.720 metros mas, su costo sea inferior en \$ 262.849. Los 133.860 metros por construir en el primer trazado importarian \$ 1.708.110, i los 160.510 metros del segundo \$ 2.060.959. El costo total del camino carretero por Villeta no excederá de \$ 2.800.000.

Figura 106 - Concepto del ingeniero González Vázquez

Liévano aprovechó el estudio para evaluar otro camino carretero hacia el río, que hiciera uso de la parte ya construida desde Bogotá hasta el final de la altiplanicie. Al respecto, indicó que este *"además de ser el más corto y más barato que se puede sacar al bajo Magdalena, sería el que tendría más tráfico y produciría más, porque a él se agregaría todo el tráfico correspondiente a Ambalema con la Sabana. Ambalema ganaría inmensamente, porque le quedaría ya carretero todo el camino desde Bogotá hasta el boquerón de Chumbamui, 90.490 m, o sea 18,09 leguas; y de Chumbamui a Ambalema se debería construir el camino carretero por el mismo trazado que ha indicado el señor Codazzi"*⁵⁰⁰.

González también consideró en su informe que *"una parte del trazado por Villeta puede formar parte de un camino carretero de Bogotá a Ambalema"* con una inversión reducida, pero recomendaba no construirlo antes que la vía de Villeta, *"pues no llenaría el objeto de una fácil comunicación con el valle, en*

⁵⁰⁰ INDALECIO LIÉVANO, "Informe sobre el camino carretero de Bogotá al río Magdalena por la ruta de Siete Vueltas, según el trazado del señor Poncet", Imprenta La Nación, Bogotá, febrero de 1866

donde este río (el Magdalena) es cómodamente navegable, y por consiguiente con el exterior”.

También en 1865, la Asamblea Constituyente del Estado soberano de Cundinamarca, mediante un extenso decreto legislativo del 12 de febrero, ofreció la concesión de un privilegio exclusivo al particular o compañía que lo solicitara del gobierno del Estado, para construir un ferrocarril o un camino carretero que pusiera en comunicación fácil a Bogotá con un puerto sobre el río Magdalena, por cualquiera de las tres vías siguientes: Girardot, Ambalema o el Puerto de Bogotá, abajo de la ciudad de Honda. Varios interesados presentaron ofertas y celebraron negociaciones con el Estado que, con algunas modificaciones, se convirtieron en contratos que fueron caducados al poco tiempo por falta de cumplimiento. Los términos de la concesión y los detalles de estos contratos fueron descritos muy prolijamente por Ortega⁵⁰¹.

Organizadas las Juntas Administradoras de caminos en Cundinamarca entre 1866 y 1867, la Asamblea Legislativa del Estado dictó el 9 de septiembre de 1867 una disposición, ya mencionada, fijando su composición y asignándoles la conservación y mejora de las *“vías centrales del Estado”*. En 1869, el gobernador del Departamento nombró a Nicolás Pereira Gamba como presidente de la Junta Administradora del camino de Occidente. En desempeño de su cargo, Pereira *“indicó la conveniencia e hizo presente la imperiosa necesidad de unir por un camino de ruedas la altiplanicie con el Magdalena”*⁵⁰².

Pereira nombró entonces una comisión de ingenieros para que hiciera *“un nuevo estudio de la vía en cuestión, siguiendo las indicaciones del señor Liévano, miembro en aquella época de la Junta. El trazo debía partir de ‘Los Manzanos’, seguir por el alto del Roble a tomar el mismo contrafuerte que había explorado el señor General Codazzi, pero por la vertiente occidental que termina en Pan de Azúcar; de éste tenía que seguirse el trazo del mismo señor General Codazzi hasta el boquerón de Chumbamuy; de aquí al alto de las Tablas y de éste al de Chaguaní, que domina el valle de Guaduas, para pasar por el boquerón del ‘Portón’ a tomar la vertiente occidental del Sargento y*

⁵⁰¹ ALFREDO ORTEGA, *“Ferrocarriles colombianos”*, pp. 558-561, Biblioteca de historia nacional, Volumen XXVI, Imprenta nacional, Bogotá, 1923

⁵⁰² DANIEL ALDANA CÁRDENAS, *“Carretera de Cambao”*, Carta dirigida al director de *El Nuevo Tiempo*, el 23 de septiembre de 1902

*descender en seguida al río Magdalena. El trazo en sus últimos tramos se consideró impracticable por lo costoso; y fue entonces que el señor Pereira buscó, con infatigable empeño, el boquerón de Capira*⁵⁰³, por donde más tarde pasaría el camino que se llamó de Cambao.

En un informe que presentó Pereira al secretario de la Asamblea Legislativa del Estado soberano de Cundinamarca el 2 de agosto de 1869⁵⁰⁴, indicó lo siguiente: *“Para nosotros, con nuestros recursos, no hay más que dos líneas de camino carretero al Magdalena; la de la Guayacana o Jirardot (sic) y la del contrafuerte de la cordillera que desciende del Roble en dirección perpendicular al puerto de Chaguaní; pero atendido el costo de la vía, los puentes y obras de arte que habría que ejecutar y sobre todo la longitud (sic) del camino i las desventajas para servir a la comunicación del bajo Magdalena que tendría la primera, no hay más que una, la del descenso por todo el contrafuerte por donde ahora se ha trazado. Esta línea ha sido reconocida y examinada incesantemente por varios miembros desde el mes de febrero; lo ha sido por el señor Liévano que la indicó entre las variantes que presentó a la consideración de la Junta; ha sido concienzuda y cuidadosamente recorrida por mí en toda su extensión desde el Roble hasta el Magdalena en varias ocasiones y declarada practicable por el ingeniero señor Nepomuceno González Vásquez que ha aceptado el cargo de director de la obra del camino. La junta no espera, para principiar con toda actividad los trabajos, más que la autorización que le debe dar la comisión permanente, en vista de los fondos que para la obra destine la Asamblea legislativa”*.

La Asamblea Legislativa aprobó el proyecto por ley del 12 de agosto de 1869, cuyo primer artículo decretó: *“Declárase la apertura del camino carretero que ponga en comunicación la sabana de Bogotá con el río Magdalena la obra de más necesidad y utilidad para el Estado, i en consecuencia, tanto el Poder Ejecutivo como la junta administradora del camino de occidente procurarán, por todos los medios que están a su alcance, llevarla a cabo en el menor tiempo posible”*. Se obtuvieron los fondos y la Junta encargó a González Vásquez del trazado y más tarde de la construcción del camino de herradura de un metro de ancho en toda la línea. González concluyó el trazado el 13 de febrero de

⁵⁰³ Ibidem 445

⁵⁰⁴ NICOLÁS PEREIRA GAMBA, *“Camino carretero al Magdalena”*, Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá, 1869

1870 (figura 107), y la construcción, en una longitud de 102.190 metros, a mediados del mes de julio siguiente.

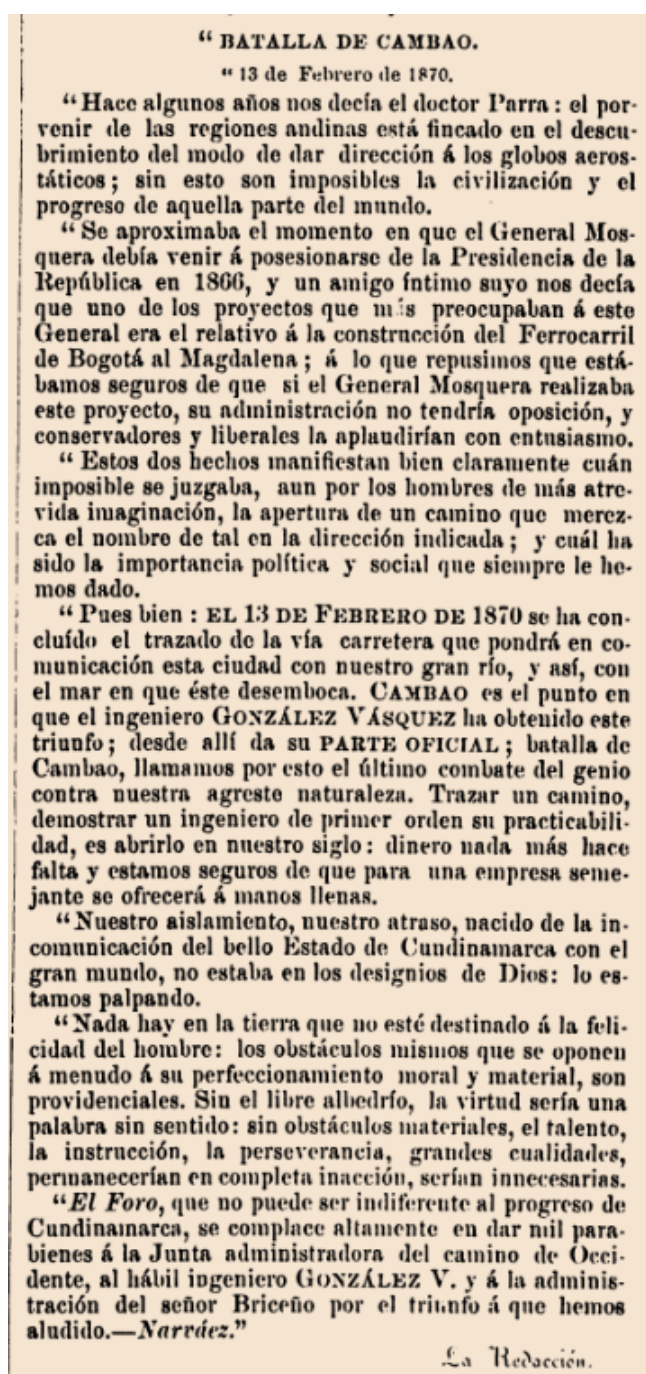


Figura 107 - Artículo del periódico *El Foro* dando cuenta de la conclusión del trazado del camino de Cambao⁵⁰⁵

⁵⁰⁵ COLOMBIA ILUSTRADA, Nos. 6 y 7, página 99, Bogotá, 20 de julio de 1889

Un informe que presentó Indalecio Liévano a la Junta el 28 de julio de 1870⁵⁰⁶, dice: *“El 17 del presente salí de esta ciudad, tomé el camino nuevo en los Manzanos y fui por él sin interrupción hasta el río Magdalena en el sitio de Cambao. Todo el camino está abierto con el banqueo que no baja de un metro de ancho y con un declive variable donde el mayor no pasa del 5 por 100, el piso está perfectamente arreglado para recorrerlo al galope con la misma facilidad con que se camina de Bogotá a Facatativá. De manera que del Roble al río Magdalena se podría ir en diez horas, caminando constantemente con la misma velocidad con que se va de Bogotá a Facatativá en cuatro horas. Este hecho, señores, es de una gran significación para el progreso de Cundinamarca y de toda la República, pues él revela completamente que con nuestros ingenieros y nuestros propios recursos es fácil hacer el camino carretero de la Sabana al río Magdalena, y esta es la primera empresa del país en el orden de importancia. (...) La Junta debe estar, pues, completamente satisfecha por haber emprendido la apertura de la vía carretera, y haber cumplido lo que ofreció al público de exhibirla para el 20 de julio. (...) El camino se ha abierto por la línea que tuve el honor de proponer en 1865 al Gobierno de Cundinamarca como la más corta para el bajo Magdalena; pero con la modificación que propuse a la Junta, siguiendo el contrafuerte del Alto de las Tablas, o sea el camino más corto para caer al río, aunque no al bajo Magdalena”* (ver ref. 500).

Confirmando lo dicho por Liévano, el 3 de agosto de 1870 el ingeniero González Vásquez comunicó al presidente de la Junta Administradora del camino de Occidente que la construcción del camino de herradura se había concluido el mes anterior (figura 108). Debido a ajustes en el trazado, el camino de herradura no llegó al río Magdalena en el punto previsto el año anterior por Pereira (cerca de la embocadura de la quebrada de Chaguaní), sino un cuarto de legua más abajo de Cambao, según expuso González al presidente de la Junta en oficio de fecha 10 de julio de 1870⁵⁰⁷. Por ese motivo, desde aquel momento se conocería como *camino de Cambao*.

El camino, que se asemejaba más bien a una trocha, fue reconocido y recorrido por altos empleados oficiales, incluido el presidente Eustorgio Salgar, así como

⁵⁰⁶ INDALECIO LIÉVANO, Informe incluido en *“Camino carretero al Magdalena”*, página 2, Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá, 1870. También en *La Ilustración*, No. 128, Bogotá, 12 de agosto de 1870

⁵⁰⁷ *“Camino carretero al Magdalena”*, Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá, 1870

por varios particulares, llamando la atención de todos, porque entonces se creyó que se había dado el primer gran paso para resolver el problema de la comunicación entre la altiplanicie y el río Magdalena en vehículos de ruedas. Sin embargo, dicen que alguien informó a la Convención Constituyente de Cundinamarca que aquella era una cornisa por donde no podrían pasar sino palomas, y entonces ésta dio la orden de suspender el trabajo en cualquier estado en que se encontrase, lo que llevó al abandono de la trocha, que pronto fue invadida por la vegetación. Ponce de León diría en 1887⁵⁰⁸, luego de que el camino fue finalmente abierto para ruedas: *“esas palomas se han convertido hoy en dos locomotoras de tamaño y peso bien considerables”*.

Aserradero, 3 de agosto de 1870-Número 21-El Ingeniero Director del camino.

Al señor Presidente de la Junta Administradora del camino de Occidente.

Me es sumamente grato manifestar al señor Presidente que en el próximo pasado mes de julio se terminó hasta el río la construcción del camino de herradura.

En la primera sección se construyeron 100 metros de camellón i se terminó la alcantarilla cerca del H 12, de 20 metros de largo i un metro de luz, hecha en piedra seca.

Ya están establecidos los trabajos de los Manzanos al Roble.

Los trabajos se han concentrado en la sección de los Manzanos al Roble i en la primera sección. Ni un obrero ha quedado en las otras secciones, pues habiendo quedado el camino de poder ir a galope hasta el río, ya no había nada que hacer, i habría sido trabajo inútil anchar mas la vía en algunos puntos. Con la anchura que tiene el camino (1^m 50 a 2^m generalmente), es sumamente costoso en tiempo de lluvias conservarlo en buen estado, i como lo importante ahora es avanzar con la carretera, creo no debe volverse a poner mano al camino de herradura sino cuando sea necesario para el servicio mismo de la construcción de la carretera. Por otra parte, en los puntos en que la vía presta servicios directos e inmediatos los interesados pueden fácilmente conservarlo transitable.

Del señor Presidente mui atento servidor.

JUAN N. GONZÁLEZ V.

Figura 108 - Carta de Juan N. González anunciando la terminación del camino de herradura (ref. 507)

A pesar de los elogios que hizo al camino de Cambao en sus informes de febrero de 1866 y julio de 1870, el 16 de septiembre de 1870, solo dos meses después de entregar el segundo, Liévano firmó un contrato con el Secretario

⁵⁰⁸ Ibidem 446. Si bien es cierto que la Convención Constituyente decidió minimizar la atención al camino abierto por González Vásquez, parece que la versión sobre la cornisa para palomas solo fue un infundio

de Hacienda de Cundinamarca a través del cual recibió un *“privilegio exclusivo para construir un camino carretero o ferrocarril, de Bogotá al río Magdalena, por una de las líneas que él ha descubierto, y que, partiendo de Los Manzanos, límite occidental de la Sabana, vaya a terminar en el Magdalena en un punto abajo del Salto de Honda”*. Ante las críticas recibidas, Liévano se justificó con argumentos tan insólitos como este: *“No es más que un simple permiso para construir un camino carretero o ferrocarril de Bogotá al bajo Magdalena, autorizando para expropiar la zona de terreno necesaria, pero pagando el empresario previamente su valor. De manera que si el empresario fuera dueño de una zona de terreno continua desde Bogotá hasta el río Magdalena, no tendría necesidad de celebrar este contrato”*. También dijo que *“tengo la satisfacción de manifestar que mi propósito es construir un camino de ferrocarril; (...) pero he querido que el contrato sea libre para camino carretero o ferrocarril, porque éste será un aliciente que ofrecerá facilidades a la compañía”*⁵⁰⁹. Al afirmar sin remilgos que fue él quien decidió la manera como debía ser el contrato, no cabe duda de que, por motivos que se desconocen, Liévano tenía la administración de Cundinamarca a su merced. No hay constancia de que haya construido ni camino ni ferrocarril, por lo que es de suponer que su privilegio caducó por incumplimiento. Tanto fue así, que cuatro años más tarde el mismo Liévano presentó otra propuesta para construir un camino, ahora de herradura, entre Agualarga y el río Magdalena, como se menciona más adelante.

Un acontecimiento realmente sospechoso en relación con la súbita orden de abandono del camino de Cambao, aparte de este sorprendente y apresurado privilegio concedido a Liévano, lo constituyó el hecho de que Nicolás Pereira Gamba, quien había sido su más ferviente defensor hasta su retiro del cargo de presidente de la Junta Administradora del camino de Occidente al finalizar 1870, viajó en febrero de 1871 a Europa donde fungió como cónsul particular en Saint-Nazaire (Francia) y aprovechó muy bien el tiempo *“para estudiar la construcción de ferrocarriles de alta montaña, pues no se habían resuelto muchos problemas de ascensos y gradientes”*⁵¹⁰, al punto de que el 14 de septiembre de 1871 apareció suscribiendo, por interpuesta persona, un contrato con el Poder Ejecutivo de Cundinamarca para comprarle al Estado *“el*

⁵⁰⁹ INDALECIO LIÉVANO, *“Discusión del contrato que concede permiso para construir un camino carretero o ferrocarril, de Bogotá al bajo Magdalena, celebrado entre el poder ejecutivo del Estado Soberano de Cundinamarca y el ingeniero señor Indalecio Liévano”*, Foción Mantilla, Editor, Bogotá, 1870

⁵¹⁰ <https://www.eldiario.com.co/seccion-d/las-artes/nicolas-pereira-gamba-1824-1902/>

trazado para camino carretero, que, a expensas del Estado se ha hecho en dirección de Bogotá al río Magdalena, entre el sitio de Cambao a orillas del mismo río y el punto en que la carretera que actualmente se construye en dirección al sitio de Agualarga se separa de dicho trazado, cerca del sitio denominado Aserradero”, con el fin de construir sobre él un ferrocarril al río Magdalena (figura 109)⁵¹¹. Este contrato fue aprobado por la Asamblea Legislativa de Cundinamarca por decreto del 23 de enero de 1872, pero introduciéndole cambios de fondo, y aunque el apoderado de Pereira los aceptó y el Gobernador firmó el contrato, no hay constancia de su ejecución.

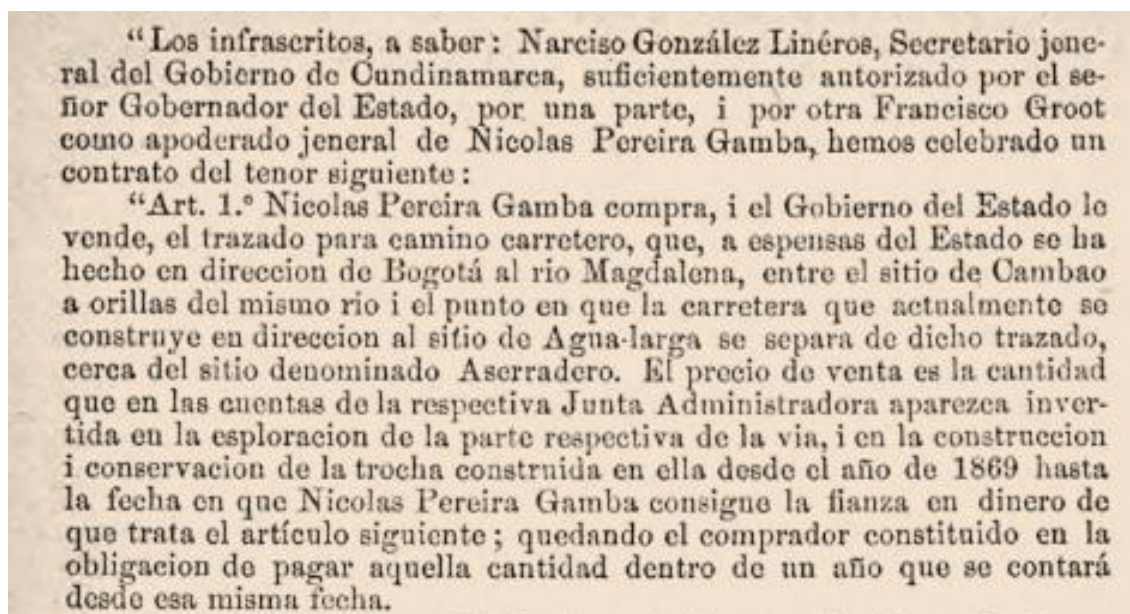


Figura 109 - Párrafos iniciales del contrato suscrito el 14 de septiembre de 1871 entre el secretario general del gobierno de Cundinamarca y el apoderado de Nicolás Pereira Gamba

Casi al mismo tiempo, llegó al país el frenesí por el Ferrocarril del Norte, promovido por Aquileo Parra, secretario de Hacienda del gobierno de Murillo Toro, quien sucedió en la presidencia a Salgar en 1872. Parra tenía inocultables intereses personales en esa obra, pues la línea permitiría llegar hasta el río Magdalena en su natal Estado de Santander, bien por el Carare, bien por el Suárez. Se hicieron gastos considerables en los estudios (hasta se compraron materiales para la vía), los que luego de cuatro años llevaron a la conclusión

⁵¹¹ Una nota cronológica relacionada con este contrato dice que el decreto del 23 de enero de 1872 fue “*Transitorio y sin efecto*”. Ref.: CONSTANTINO M. TEJEIRO, “*Recopilación de leyes y decretos del Estado soberano de Cundinamarca expedidos (sic) desde 1869 hasta 1874*”, página 358, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1875

de que el proyecto se debía desechar por impracticable⁵¹², y todo terminó un mes antes de la guerra civil de 1876. Dice al respecto Aníbal Galindo:

“Llegó pues el momento en que fue imposible sostenerse contra semejantes contrariedades. El presidente sintió que el terreno del ferrocarril de Norte se hundía bajo sus pies, y no le quedó otro recurso sino pasar a la Cámara el mensaje del 9 de junio de 1876, en el cual se lee lo siguiente: ‘La insistencia en construir la línea del Carare, en cuya exploración se ha estado trabajando, me parece por lo menos imprudente después de los informes del señor Ross (...). Basta que los estudios hechos no ofrezcan todavía el grado de certidumbre que se necesita en esta clase de empresas, respecto de la posibilidad material de concluir la obra y de su costo, para que, en mi concepto, debamos abstenernos de comprometer en ella los recursos del país’”.

Es necesario aclarar que el presidente de la república que dirigió estas palabras a la Cámara no fue otro que el mismísimo Aquileo Parra, quien ocupaba esa máxima dignidad desde el 1 de abril de ese 1876. No fue entonces su mensaje *“un doloroso acto de patriotismo”* como lo pintó meliflua y dramáticamente Galindo⁵¹³. Lo fue más bien de desfachatez. Traduciendo sus refinadas palabras a un lenguaje más prosaico, lo que dijo Parra fue: Compatriotas, intentando dar prioridad a los intereses de la región de la que provengo, hice despilfarrar los exiguos recursos nacionales durante cuatro años y he fracasado, pero *“aquí estoy y aquí me quedo”*, como diría 120 años después un copartidario suyo que alcanzó el mismo puesto gracias a los dineros del narcotráfico.

⁵¹² ANÍBAL GALINDO, *“Estudios económicos y fiscales”*, publicado en 1880

⁵¹³ Ibidem 512

De su obsesión por el Ferrocarril del Norte le recordó el presidente Murillo Toro a Aquileo Parra cuando le ofreció el cargo de Secretario de Hacienda y este, en primera instancia, declinó. La siguiente carta de respuesta de Murillo, fechada el 22 de enero de 1872 en Guaduas e incluida por el propio Parra en sus memorias, no deja sitio a la menor duda:

“Mi amigo y señor doctor Parra

“He leído su carta de 19 de Enero, la cual me ha causado una penosa impresión, y a reserva de que hablemos aquí, si me cumple la promesa de venir, debo someter á su estudio la siguiente observación”.

“En dos cosas me empeñó usted en el último año de asistencia al Senado, á saber, en que se adoptara mi candidatura para Presidente, y en que se expidiera la ley que tiene por objeto la construcción del camino de rieles por Boyacá y Santander, la obra más grande y más importante para nuestro país, y sobre todo para el Estado de Santander”.

“Y bien: se le pide luego su concurso inmediato para que esas dos cosas sean provechosas al país; para que la primera se presente con garantías de trabajo, de moralidad y dignidad, y la segunda inspire confianza de realización, y entonces usted afloja, y se niega á darles su nombre”.

“Usted no puede hacer semejante cosa: usted faltaría á sus deberes de patriota, y no tiene cómo justificarse”

“No le pido un favor, sino el cumplimiento de un deber. Tenga esto entendido”.

El humo que se vendió a los colombianos con este ferrocarril fue tal, que se decidió reducir al mínimo el mantenimiento del camino de occidente. En informe rendido el 10 de diciembre de 1872, el presidente de la junta especial de la carretera al río Magdalena dijo que, conforme a las instrucciones de la Junta Permanente de caminos de Cundinamarca, la atención se había circunscrito al trecho comprendido entre *“el punto en que el trazado de Cambao corta el camino de herradura que conduce a Honda, hasta su unión con el trazado carretero hecho del Aserradero a Agualarga por la Junta del camino de Occidente”*, en una extensión de 4.000 metros, y que con el trabajo que faltaba por ejecutar consideraba que a principios de marzo siguiente se podría acceder en coche desde Bogotá hasta Agualarga, es decir, 64.000 metros que era la mitad de la distancia entre la capital y Honda. En ese momento, el presidente de la Junta consideró que *“la Asamblea debería destinar una parte del peaje en el camino de Honda para la prolongación del trazado carretero, pero no por la vía de Cambao, porque esta se aleja de los puntos comerciales, cuya combinación es la que debe buscarse, ahora que el*

*problema de la unión de la altiplanicie al Magdalena parece resuelto por el ferrocarril del Norte*⁵¹⁴.

Sobre este fallido proyecto, impulsado contumazmente por Parra, Alfredo Ortega dijo medio siglo después⁵¹⁵: *“Puede decirse que si la construcción de una obra dependiera solamente de la voluntad del Gobierno, sostenida con obstinación, se habría realizado desde aquel tiempo el tan deseado ferrocarril del Norte”*.

En 1874 Indalecio Liévano presentó una propuesta para construir un camino de herradura entre Agualarga y el río Magdalena en un punto entre Conejo y Guarumo. De ello dejó constancia la ley 56 del 10 de noviembre de ese año, expedida por la Asamblea Legislativa de Cundinamarca, que autorizó al Poder Ejecutivo para celebrar un contrato para la construcción de ese camino. En su artículo 1°, la ley dijo que para la celebración del contrato tendría que tomarse como base *“el que ha celebrado la Junta del camino de Occidente con el señor Indalecio Liévano, que al efecto hará conocer del público por medio de la imprenta, y siempre que el camino tenga por lo menos tres metros de anchura en las partes que no sea roca, en las cuales podrá tener solo dos metros cincuenta centímetros de ancho”*; en tanto que en el artículo 3° determinó que *“en igualdad de circunstancias o en caso de que no haya propuesta que mejore las bases estipuladas en el contrato citado, el Poder Ejecutivo dará preferencia para la celebración del contrato a la hecha por el señor Indalecio Liévano”*. Haya sido este u otro el beneficiario, tal parece que el contrato no se ejecutó. Un informe fechado el 31 de diciembre de 1877 por el tesorero de la Junta Administradora del camino de occidente no evidencia la presencia de contratistas de construcción en él; su contenido solo incluye recaudos por peaje y derechos pagados por introducción de mercancía extranjera (incluso aparece un pago de \$ 375 hecho por Indalecio Liévano), datos sobre salarios del personal de la obra y pagos por materiales, gastos administrativos y otros necesarios para el mantenimiento de las diez secciones operativas en que se había dividido el camino⁵¹⁶.

⁵¹⁴ MIGUEL CAMACHO ROLDÁN, *“Informe del presidente de la junta especial de la carretera al río Magdalena”*, Periódico *La América*, Año I, trimestre 2°, número 45, pp. 178-179, Bogotá, 21 de diciembre de 1872

⁵¹⁵ Ibidem 500

⁵¹⁶ J. MARCOS OTERO, *“Cuenta jeneral (sic) i estadística del camino de occidente correspondiente al año de 1877”*, Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá, 1878

Las leyes nacionales 23 y 62 de 1878 autorizaron al Poder Ejecutivo para construir, después de hacer estudiar sobre el terreno, una línea férrea que comunicara la capital de la República con el río Magdalena, y destinaron para esa obra los materiales y elementos que habían pertenecido a la extinta Compañía del Ferrocarril del Norte. La ley 23 de la Asamblea de Cundinamarca, acordada el 26 de octubre de 1878 y sancionada el 27 de noviembre siguiente, estableció su disposición a asociar los recursos del Estado con los de la Nación para la construcción de un ferrocarril que uniera el río Magdalena con la altiplanicie de Cundinamarca, y que tendría mucho gusto en entenderse con el Gobierno nacional sobre este asunto. En ese estado de cosas, el 26 de febrero de 1879 los gobiernos Nacional y de Cundinamarca celebraron un convenio sobre el nombramiento de una comisión de ingenieros de notoria competencia, que se encargara de estudiar las diferentes vías probables del ferrocarril que habría de unir la capital con el río Magdalena, y elegir entre ellas la que fuera más practicable. Al efecto, el 29 de agosto de ese año el gobierno nacional celebró un contrato con Indalecio Liévano, quien contó con la colaboración de los ingenieros Ruperto Ferreira, Manuel H. Peña, Nicolás Caicedo, Rafael M. Vargas y Fabián González B. Tras dieciséis meses de labores, Liévano presentó el informe al gobierno de la Nación el 27 de diciembre de 1880⁵¹⁷, cuya conclusión fue que, desde el punto de vista económico, era preferible la de Girardot por el Sur, que era la menos larga de todas las que se habían proyectado. El informe no solo presentó tres opciones para el trazado de un ferrocarril entre Bogotá y Girardot, sino que, adicionalmente, recomendó que en caso de acometerse un ferrocarril al Bajo Magdalena, la mejor ruta para hacerlo era la que recomendó Poncet en 1848 para un camino carretero, pero llevándola hasta Guarumo y, además, conceptuó que un ferrocarril que en ese momento estaba construyendo Charles S. Brown por contrato con el Estado de Cundinamarca para llegar a las Bodegas de Bogotá, en vecindades de Honda, era técnicamente impracticable.

Unos meses antes de que Liévano entregara su informe, el Congreso Nacional ya había asignado recursos *“para los primeros trabajos del ferrocarril que ponga en comunicación la altiplanicie de Bogotá con el río Magdalena”* (Ley 78 del 26 de julio de 1880), facultando igualmente al Poder Ejecutivo para que, con base en las recomendaciones que presentaran los expertos, adoptara para los trabajos el sistema que juzgara más conveniente, escogiendo *“la línea que,*

⁵¹⁷ Ibidem 445

a su juicio, sea más ventajosa entre las que partiendo de la altiplanicie de Bogotá van a terminar a Girardot”.

Al margen del convenio que suscribió con la Nación en 1879, el Estado de Cundinamarca venía realizando desde mucho tiempo antes y por cuenta propia, varios esfuerzos para construir una línea férrea entre Bogotá y el río Magdalena dentro de los límites de Cundinamarca. Atrás se mencionó el decreto legislativo del 12 de febrero de 1865 por medio del cual la Asamblea Constituyente ofreció la concesión de un privilegio exclusivo a una persona natural o jurídica para construir un ferrocarril o un camino carretero que pusiera en comunicación estos dos puntos, bien fuera llegando a Girardot, Ambalema o el Puerto de Bogotá, abajo de la ciudad de Honda, deseo que no prosperó. También, se mencionó que un decreto de enero de 1872, de la misma Asamblea, autorizó la venta del trazado existente en el camino de Cambao a Nicolás Pereira, para que éste construyese sobre él una línea férrea que tampoco fue construida.

Una ley de la Asamblea Legislativa de Cundinamarca, expedida el 14 de agosto de 1868 y visada por el gobernador el 19 del mismo mes, autorizó a éste para proponer al Gobierno general la organización de una compañía, constituida por tres socios –Gobierno general de la Unión, Gobierno del Estado soberano de Cundinamarca y un tercer socio que se encargase del diseño y la ejecución de la obra– con el objeto de construir una carretera o ferrocarril de Bogotá al río Magdalena. La idea no fructificó.

El 14 de agosto de 1873 el secretario general del gobierno de Estado de Cundinamarca celebró un contrato con Percy Brandon y Guillermo D. Powles, concediéndoles privilegio exclusivo por treinta años, *“para la construcción de un camino de hierro que atraviese la sabana de Bogotá desde esta ciudad hasta el punto llamado ‘Los Manzanos’ en el camino de Occidente, el cual será servido por locomotoras de vapor”*. En el informe que sobre el particular rindió el secretario general⁵¹⁸ al gobernador de Cundinamarca, manifiesta que, aunque el contrato fue *“bien recibido en lo general en el Estado y fuera de él, ha sido criticado por la imprenta”* (la prensa), por motivos como la existencia del camino de occidente, el alto precio con el que se contrató y la duración del

⁵¹⁸ EUSTACIO SANTAMARÍA, *“Informe del Secretario Jeneral (sic) al Gobernador de Cundinamarca”*, Bogotá, 20 de noviembre de 1873, Imprenta de Gaitán, 1873

privilegio. En ese orden de ideas y ante el hecho de que para su aprobación definitiva el contrato debía superar los filtros del Gobernador y de la Asamblea Legislativa del Estado, y teniendo en cuenta, además, la reciente creación de la *“Sociedad de Ingenieros (sic) Colombianos”*, cuyo presidente Manuel Ponce de León, había pasado una nota a la secretaría de gobierno ofreciendo sus servicios, el secretario optó por pedir a *“la expresada Sociedad”*, *“que examinara el contrato y diera un informe sobre él”*. Seguramente el concepto fue negativo, por cuanto el proyecto no se llevó adelante.

El 11 de noviembre de 1874, la Asamblea Legislativa de Cundinamarca expidió la ley 61 concediendo *“privilegio exclusivo al particular o Compañía que lo solicite ante del Gobernador del Estado, para la construcción de un ferrocarril servido por vapor, entre Bogotá y otro punto cualquiera del territorio del Estado”*. Esta ley, adicional al decreto del 12 de febrero de 1865, aumentó los privilegios que el Estado estaba en condiciones de otorgar a los contratistas de ferrocarriles dentro de su territorio. Entonces, se avino a contratar la obra entre Bogotá y el Puerto de Bogotá, abajo de Honda, el señor Charles S. Brown, en su nombre y en el de la compañía denominada *“Compañía de Ferrocarriles de Colombia”*. Al efecto, se suscribieron contratos los días 26 de diciembre de 1874, 26 de agosto y 10 de septiembre de 1875 y 30 de septiembre de 1879⁵¹⁹.

A las obras objeto de estos contratos fue que se refirió Liévano en su informe del 27 diciembre de 1880 afirmando que ese ferrocarril era técnicamente impracticable. Sobre las obras de esos contratos comentó lo siguiente Lucio A. Restrepo el 28 de abril de 1883⁵²⁰: *“El Gobierno del Estado tenía a la vista los informes de los ingenieros señores Ruperto Ferreira y Enrique Morgan, comisionados por el Gobierno del Estado para examinar y recibir las obras ejecutadas por el señor Brown, de cuyos informes resulta demostrado de un modo incontestable que dicho señor, o la Compañía que representa, habían estado burlándose del Gobierno del Estado y del buen sentido al construir trozos aislados de calzada o ‘camino nivelado y listo para recibir durmientes y rieles’ aprovechando los pedazos de terreno que no presentaban dificultades*

⁵¹⁹ Dice Alfredo Ortega, en su libro *“Ferrocarriles colombianos”* (ref. 501), que *“tales contratos no fueron elevados a escritura pública, ni el Contratista acreditó la personería que tuviera para contratar en nombre de una compañía cuya existencia legal tampoco fue comprobada”*

⁵²⁰ *“Informes y estudios comparativos sobre el ferrocarril de Occidente y los contratos celebrados entre el Gobierno del Estado Soberano de Cundinamarca y los señores Brown y Rodgers”*, pp. 18-32, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1883

de excavación, u otras semejantes. A pesar de la tolerancia y prórrogas concedidas por el Gobierno de Cundinamarca, tal situación y condiciones se prolongaron desde 1874 hasta principios de 1882. Ningún dato se poseía, al mismo tiempo, que autorizase la creencia de que hubiese una Compañía organizada legalmente para construir el Ferrocarril de Occidente; ni que llevara tal nombre; ni que se hubiese suscrito un capital bastante para constituir una responsabilidad suficiente para garantizar al Estado los desembolsos que este hiciese”.

En ese estado de cosas, Cundinamarca siguió actuando por su cuenta. La Asamblea promulgó la ley 18 del 17 de noviembre de 1881, autorizando al gobierno del Estado soberano, a cargo del general Wenceslao Ibáñez, la construcción, directamente o en compañía con individuos particulares, de una línea férrea en la Sabana de Bogotá que comunicara la capital de la República con algún punto inmediato al sitio denominado Los Manzanos, en el Distrito de Facatativá. Esta ley destinó los fondos necesarios para ejecutar estas obras, entre los que figuraban el producto de las rentas de peajes, los auxilios que otorgara el Gobierno Nacional, el empréstito forzoso del medio por ciento sobre el valor de la propiedad raíz situada en el territorio del Estado, y el valor que se obtuviera con la venta de acciones de esta empresa a los particulares.

El general Daniel Aldana, quien sucedió a Ibáñez en la gobernación el 1 de enero de 1882, acogió la iniciativa con entusiasmo y emprendió resueltamente la construcción del ferrocarril hasta Facatativá por el sistema de administración, bajo la superintendencia del general Antonio B. Cuervo⁵²¹ y la inspección del general Santos Acosta, encomendando la dirección de los trabajos a los ingenieros Manuel Ponce de León, Manuel H. Peña, Francisco Mariño y Joaquín Barriga. Adicionalmente, y aprovechando un nuevo contrato celebrado el 8 de febrero de 1882 con Charles S. Brown, presidente de la ahora denominada *Compañía del Ferrocarril de Occidente*, “para la construcción de un ferrocarril servido por vapor entre la ciudad de Bogotá y la Vuelta de la Madre de Dios en las márgenes del río Magdalena”, del que se habla en seguida, se incluyeron en este dos Artículos, el XIV y el XV, que obligaban a dicha Compañía a suministrar al Estado de Cundinamarca todos los materiales

⁵²¹ Dice Jorge Orlando Melo que Aldana “había entregado el ferrocarril al general Antonio B. Cuervo para que éste formara una guardia armada, por si acaso”. Ref.: “Núñez y la constitución de 1886: triunfo y fracaso de un reformador”, Documentos del simposio Núñez y Caro 1886, Banco de la República, Cartagena, mayo de 1986

necesarios para construir y operar el ferrocarril entre Facatativá y Bogotá (figura 110), y la obra comenzó el 28 de febrero de 1882 en Facatativá.

Rechina aquí el hecho que, siendo el objeto del contrato de la *Compañía del ferrocarril de Occidente*, según lo estableció su primer Artículo, la construcción de un ferrocarril entre Bogotá y las márgenes del Magdalena, el Estado de Cundinamarca se hubiese hecho cargo de la construcción del tramo entre Facatativá y Bogotá por administración, y que los materiales para este último fuesen suministrados con cargo al contrato con el privado. Lo que hoy se vería como una incoherencia, cuando no como un delito, se burló en ese momento, seguramente de manera legal, aclarando en el Artículo VIII del contrato que el ferrocarril que debía construir la Compañía solamente comprendía “entre el punto denominado Facatativá, en la Sabana de Bogotá, y la ‘Vuelta de la Madre de Dios’, cerca de las aguas del río Magdalena”.

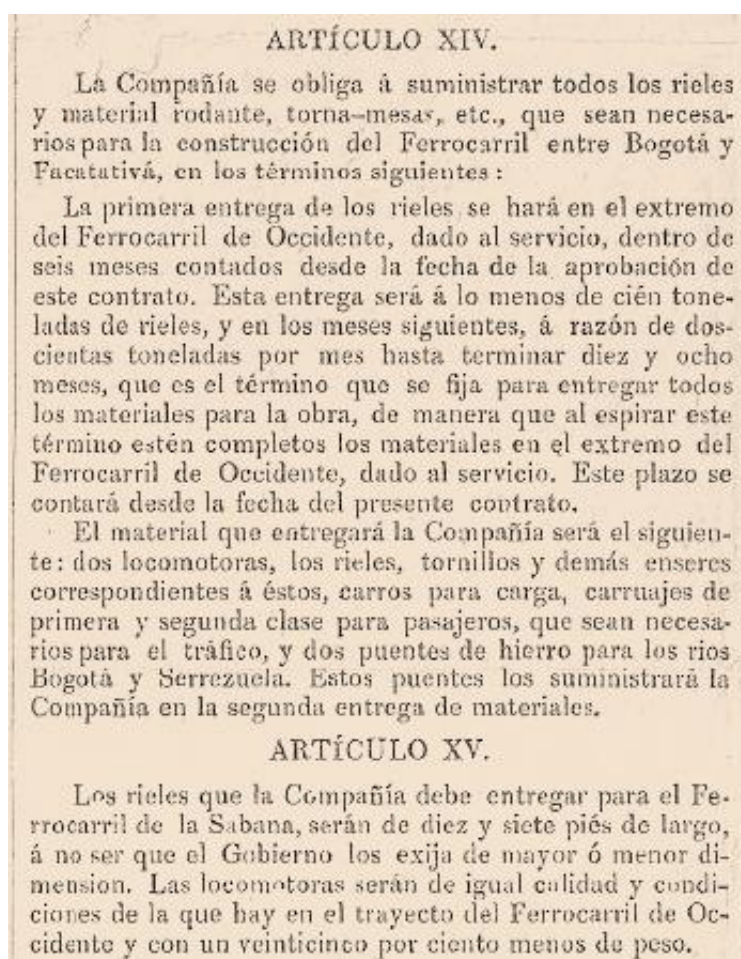


Figura 110 - Artículos XIV y XV del contrato del 8 de febrero de 1882

A pesar de la lamentable experiencia que el Estado de Cundinamarca había tenido con el señor Brown con motivo del contrato del 26 de diciembre de 1874 y sus adicionales, el 8 de febrero de 1882 el señor Jorge Bravo, secretario de Fomento, tomó, con la anuencia del gobernador Aldana y como se acaba de describir, la nefasta decisión de celebrar con el mismo señor Brown, representante de la Compañía del Ferrocarril de Occidente en la que formaba sociedad con Charles G. Rodgers, un nuevo contrato para, como ya se mencionó, *“la construcción de un ferrocarril servido por vapor entre la ciudad de Bogotá y la Vuelta de la Madre de Dios en las márgenes del río Magdalena”*; contrato que, leyéndolo en detalle, en realidad solo abarcaba desde Facatativá hasta la Vuelta de la Madre de Dios.

Pero si este hecho ya resultaba de por sí insólito, absolutamente deplorable fue la cesión que hizo el Estado de Cundinamarca en el penúltimo Artículo del contrato, en el sentido de dar carpetazo, sin sanción alguna, al contrato del 26 de diciembre de 1874 y sus adicionales, celebrados con el mismo señor Brown y cuyo incumplimiento había sido monumental (figura 111).

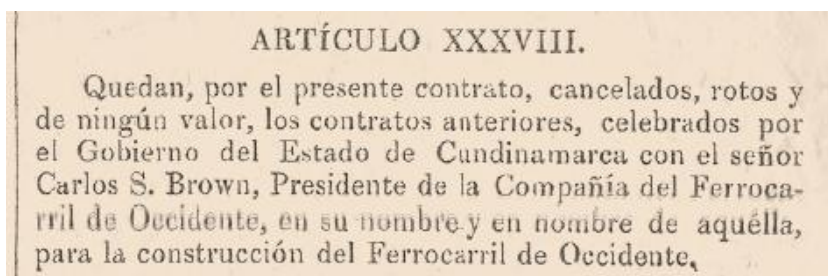


Figura 111 - Artículo XXXVIII del contrato del 8 de febrero de 1882

Pero como al que no quiere caldo le dan dos tazas, lo que siguió fue aún peor. El contrato del 8 de febrero de 1882 fue reformado dos veces en el mismo año por el Poder Ejecutivo del Estado, el 10 de junio (aprobado por la Asamblea legislativa del Estado Soberano mediante ley 5ª del 9 de noviembre de 1882), el 17 de junio (aprobado por la Asamblea legislativa mediante ley 13 del 1 de diciembre de 1882), reformas suscritas con Carlos S. Brown y Carlos G. Rodgers, *presidente y vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril de Occidente*. Inexplicablemente, en ellos se fijaron unas estipulaciones demasiado gravosas para los intereses del Estado de Cundinamarca, según conceptuó Lucio A. Restrepo, comisionado por el Ministerio de Hacienda⁵²². Y

⁵²² *“Informes y estudios comparativos sobre el Ferrocarril de Occidente y los contratos celebrados entre el Gobierno del Estado Soberano de Cundinamarca y los señores Brown y Rodgers”*, Publicación oficial, Imprenta

aún a pesar de tan cuantiosas concesiones que les hizo el Estado con esas reformas, Brown y Rodgers incumplieron sus obligaciones de manera palmaria, al punto de que solo construyeron *“unas pocas millas de enriado en las orillas del río Magdalena, que fueron abandonadas más tarde”*⁵²³. Por supuesto, tampoco entregaron los rieles, ni el material rodante y demás elementos necesarios para la construcción y operación del ferrocarril entre Facatativá y Bogotá. Ello determinó que la Asamblea Legislativa del Estado expidiera la ley 21 del 10 de diciembre de 1883 improbando los dos contratos.

Al respecto, Ortega escribió cuarenta años después: *“Es indudable que fue Cundinamarca víctima de una ilusión al continuar contratando con Brown y Rodgers, quienes carecían del capital suficiente para acometer una obra tan valiosa, a los que dio \$ 33.333 en moneda corriente para construir unas pocas millas de enriado en las orillas del río Magdalena que fueron abandonadas más tarde”*, aunque más adelante dice que una vez que el contrato fue improbadado, *“los contratistas se apresuraron a levantar parte de la carrilera construida y a vender sus elementos”*. Y termina así su relato sobre la aventura del Estado con estos dos señores: *“De esta manera concluyeron las negociaciones con estos empresarios en lo que hace referencia al ferrocarril de Occidente. Como muestra de tales esfuerzos puede verse hoy cerca de la ciudad de Honda una locomotora en estado de abandono, cubierta por la maleza, cerca de la cual se halla enterrado el señor Brown, quien luchó hasta el último momento por realizar la obra, y murió completamente arruinado”*⁵²⁴ (figura 112). Brown falleció en Honda el 12 de diciembre de 1893.

de Gaitán, Bogotá, 1883 (En la parte final de este documento hay otro contrato modificatorio, de fecha diciembre de 30 de 1882, que posiblemente no tuvo vigencia por cuanto dice al inicio que las reformas *“serán sometidas a dicha Compañía para su aceptación definitiva, dando aviso inmediatamente al Gobierno para los efectos legales derivados de dichas reformas”*, las que seguramente no fueron aceptadas por la empresa ferroviaria). La Compañía del Ferrocarril de Occidente había traspasado sus derechos y obligaciones a otra formada en Nueva York, llamada *“Colombia Rail Way Company”*, traspaso que fue aceptado por el poder ejecutivo del Estado de Cundinamarca mediante resolución del 5 de noviembre de 1882, según consta en el No. 272 del *Registro del Estado - Diario Oficial del Gobierno de Cundinamarca*, del 30 de diciembre de 1882

⁵²³ Ibidem 501, página 567

⁵²⁴ Ibidem 501, pp. 567-568

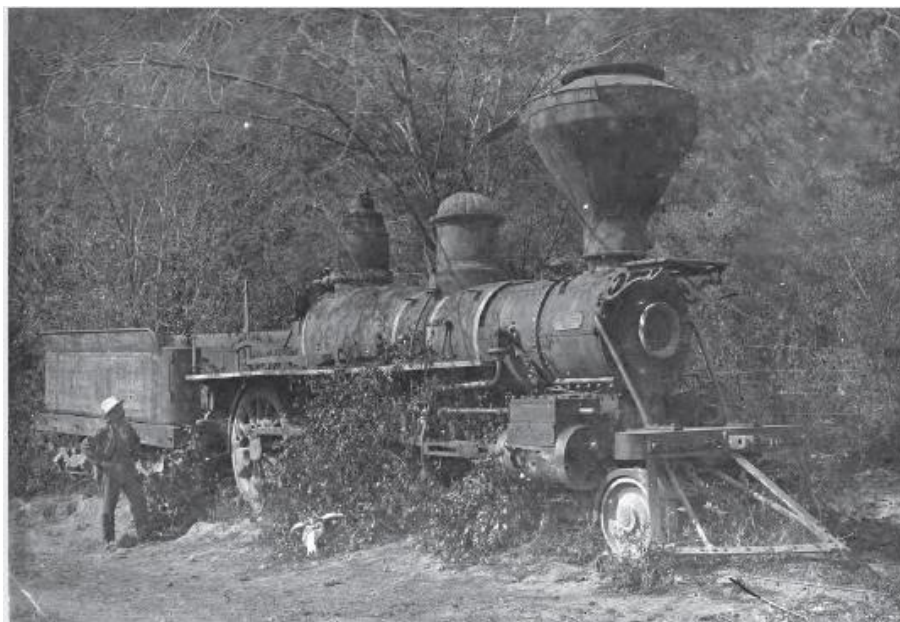


Figura 112 - La locomotora de Honda en 1900⁵²⁵

En la memoria que el Secretario de Fomento Fídolo González Lineros dirigió al gobernador de Cundinamarca en 1884, reconoció el catastrófico error cometido al contratar a la compañía de Brown y Rodgers:

“Los representantes de la Compañía principiaron a exigir modificaciones al contrato, y aunque el Gobierno accedió a casi todas ellas, llegado el término fijado no fueron entregados los materiales para la sección de la Sabana, ni se construyó en el resto de la línea parte de tal importancia que hiciese creer en el cumplimiento del contrato por la Compañía. Aparte del notabilísimo perjuicio que esta falta ocasionó al Gobierno del Estado que había emprendido la construcción del ferrocarril con la convicción de que recibiría de la Compañía del Ferrocarril de Occidente los materiales necesarios, ella tuvo una significación moral funesta para el Gobierno, pues llevó al espíritu público la persuasión de que la tal Compañía no tenía los elementos necesarios para construir el ferrocarril, y que, por consiguiente, el Gobierno había comprometido considerables recursos en una empresa desprovista de fundamento”.

Enfrentado entonces a la necesidad de adquirir por su cuenta en el extranjero los equipos que la compañía de Brown y Rodgers no suministró, el Estado

⁵²⁵ ERNST RÖTHLISBERGER, “Album für photographien”, Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D. C., Primera edición, Bogotá D. C., 2017

soberano de Cundinamarca se dio cuenta, además, de que un problema que debía enfrentar de inmediato si quería hacer realidad su proyecto del ferrocarril de la Sabana entre Facatativá y Bogotá, aparte de la compra de los materiales, era la dificultad para subirlos hasta el altiplano cuando llegaran por el río Magdalena, pues el transporte hasta Facatativá recargaba excesivamente los gastos de construcción del ferrocarril y, además, era impensable subir por el camino de herradura de Honda esos elementos metálicos de extraordinarias dimensiones y peso a espaldas de mulas y peones. En esa tesitura, la Junta Administradora del ferrocarril nombró una comisión, conformada por los ingenieros Manuel H. Peña y Francisco Mariño, para estudiar el asunto y proponer una solución.

Después de un examen comparativo de las diversas líneas que se podían adoptar, la comisión aconsejó, como medio más económico para transportar los materiales, la construcción de un camino carretero ampliando a tres metros de ancho la vía trazada y abierta la década anterior por el ingeniero Juan N. González Vásquez entre Los Alpes y Cambao, y estimó en \$ 60.000 el costo correspondiente a la adecuación. Respecto del transporte de los materiales, se calculó en \$ 150.000 el gasto de movilizar por dicha carretera tres mil toneladas de material fijo y rodante para la vía férrea (unas 24.000 cargas). El gobernador Aldana ordenó entonces la ampliación inmediata del camino. Las obras se adelantaron exclusivamente con recursos del Estado de Cundinamarca. Ponce de León⁵²⁶ mencionó que en ellas trabajaron, entre otros, los ingenieros Francisco Mariño, Manuel H. Peña, Cecilio Echeverría y Honorato Espinosa. Dijo, también, que los resultados alcanzados abonaron *“el interés que dicho señor General (Aldana) tomó en la terminación de aquella obra; y llegará para él la hora de la justicia, lo mismo que para los ingenieros y demás empleados que, con entera fe, se sometieron a toda clase de privaciones para llevarla a buen término”*.

La expectativa de ese momento era que cuando se culminara la construcción del Ferrocarril de la Sabana, el camino carretero dejaba de ser necesario, al menos para el tráfico entre Bogotá y el valle del río Magdalena, ya que sus alrededores no eran muy poblados y Cambao, aunque puerto natural sobre el río, aún no se había desarrollado. En otras palabras, se consideraba que la calzada de tres metros de ancho solo sería indispensable para transportar los

⁵²⁶ Ibidem 446

elementos requeridos para la construcción y operación del ferrocarril y que su valor de salvamento sería prácticamente nulo.

Con el fin de tomar nota del estado de la ampliación del camino, una comisión de Senadores y Representantes del Congreso y de miembros del Poder Ejecutivo practicó el año siguiente, en compañía del gobernador Aldana, una visita a los trabajos del ferrocarril y de la carretera y, tras un recorrido de catorce días, rindió su informe al Congreso el 13 de abril de 1883. Sus cálculos financieros sobre el camino fueron bastante más elevados que los previos de la junta del ferrocarril. Los comisionados estimaron que se requerirían \$ 100.000 más para poner el camino en estado de tráfico. Además, dejaron constancia de que los escasos tres metros de ancho que se estaban dando al camino (en ese instante aún faltaban por ampliar 55 km) permitían andar cómodamente a una persona a caballo y a una bestia cargada, pero resultaban insuficientes para el transporte de objetos de dimensiones especiales, como rieles, locomotoras, carros, etc., por lo que recomendaron hacer ensanches a distancias de 400 a 500 metros para permitir el cruce de los vehículos que suben y bajan, otrosí de la necesidad de corregir algunas curvas para llevarlas a un mínimo de veinte metros de radio y construir los puentes con la resistencia necesaria para soportar cargas hasta de 500 arrobas.

Concluyeron los comisionados que, a pesar de los inconvenientes pecuniarios, *“no es perdido lo que se emplee en la vía de Cambao, porque ella después de servir para el transporte de los materiales del ferrocarril, con poco gasto adicional se conservará y prestará servicios importantes al comercio, para transportar objetos pesados y voluminosos, y será de un beneficio permanente para los pueblos situados en el tránsito que recorre”*⁵²⁷.

En ese mismo año de 1883, la gobernación envió al ingeniero Mariño Calderón a recibir los materiales para el ferrocarril, y la casa comercial que hizo el despacho le mostró y ensayó unas máquinas de tracción que, según ella, servirían para su traslado por el camino. Estas máquinas no se compraron, por cuanto la Asamblea Legislativa no consideró conveniente otorgar a la casa vendedora el privilegio exclusivo que solicitaba para el uso de esas máquinas en el país.

⁵²⁷ “Informe de las Comisiones de las Cámaras y del Poder Ejecutivo sobre los Ferrocarriles de la Sabana y Occidente y la vía de Cambao”, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1883

Entonces, a comienzos de 1884, el gobierno de Aldana invitó a los señores José F. de Fuentes y Jacobo Wiesner a presentar una propuesta para transportar el material fijo y rodante para el ferrocarril de la Sabana desde el río Magdalena hasta el altiplano. En un comunicado que hicieron público en octubre de ese año⁵²⁸, cuentan ellos que desde el instante de la invitación se dedicaron *“a escoger de entre las distintas vías que conducen del río Magdalena a la altiplanicie, lo que nos conviniera para el fin propuesto. Conocíamos bastante el camino de la Bodega a Facatativá y de Girardot a la Boca del Monte, por los cuales hemos traído pianos, la maquinaria de Samacá y otros muchos objetos voluminosos y pesados; y éramos sabedores de las inmensas dificultades que presentan sus fuertes pendientes, sus brascas revueltas y la desigualdad de su suelo, para que nos preocupase la idea de buscar una vía mejor. Habiendo oído hablar de la trocha de Cambao, que todavía no se había abierto como lo está hoy, la recorrimos en toda su extensión y nos persuadimos de que es la única vía que sirve para vehículos de ruedas entre el río Magdalena y la Sabana, por sus suaves pendientes, que no pasan del 5 por 100, excepto en dos o tres cortísimos trechos, por la viabilidad de las curvas y por la solidez del piso. No vacilamos en escogerla para servir a nuestro objeto, y pusimos manos a la obra de construir carros, comprar bueyes y aparejarlos de modo que transportasen 600 toneladas de rieles, dos locomotoras y varios carros con economía y rapidez. Es la única vía por donde se pueden traer actualmente en viaje continuo, sin cambio de vehículo, piezas hasta de 400 arrobas de peso que exige nuestro contrato; conducción que habría sido imposible y absurda por cualquier otro camino”*.

Continúa el comunicado de Fuentes y Wiesner: *“Merced a esta convicción, celebramos con el Gobierno del Estado el contrato referido, con las ventajosas condiciones con que se firmó, levantando a 90 centavos la arroba de piezas no transportables en lomo de mula, cualquiera que fuese su peso máximo hasta el mencionado de 400 arrobas; lo cual no hubiéramos podido hacer sin la existencia de este camino, tanto por el precio como por el peso”*.

Dice en otro de sus apartes: *“La longitud de la nueva carretera es de 19 leguas desde el Aserradero o los Alpes, en donde empalma con la de Agualarga (Albán), hasta el río Magdalena. De éstas faltan sólo dos por banquear. Un*

⁵²⁸ JOSÉ F. DE FUENTES, JACOBO WIESNER, *“La verdad acerca del camino de Cambao”*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, octubre de 1884

individuo puede recorrerlas a galope en 12 horas, o en 17 saliendo de Bogotá. No está el resto enteramente transitable por carros: faltan algunos puentes y volar algunas rocas que obstruyen el paso de objetos voluminosos. Hemos andado con nuestros carros cargados con una tonelada de rieles de 6 metros de largo y tirados los carros por una yunta de bueyes, desde las orillas del Magdalena hasta la Vuelta del Diablo, en una extensión de 5 leguas y a razón de media legua por hora; y sin la crisis por la cual acaba de pasar el Estado, habríamos caminado 10 sin el menor inconveniente. No falta más que un esfuerzo relativamente pequeño para que podamos salir a la Sabana con el mismo carro cargado en Cambao, en 40 horas de marcha”.

Fuentes y Wiesner terminaron su comunicado invitando a quien dudara de sus afirmaciones, a ir al camino *“para que vea andar nuestros carros; para que admire la paciencia y tenacidad de los directores del trabajo; la belleza de los panoramas que se presentan a la vista; el ingenio del trazado y de sus obras de arte, que han vencido a la naturaleza escarpada de los Andes; y, en fin, para que sonría con el porvenir que se presenta al Estado con tan poco costo, con tanto acierto y sin bambolla alguna”.*

Por aquella época, el ingeniero Indalecio Liévano, quien, como se dijo antes, en 1866 y 1870 se había referido al camino de Cambao con el mayor de los elogios, se volvió súbitamente partidario de la ruta al Magdalena de Poncet a causa de sus intereses crematísticos del momento, y sindicó a *“los Ingenieros señores Mariño, Ponce y Peña, que eligieron la línea de Cambao e indujeron al Gobierno del Estado a acometer esta empresa en lugar de otra (la de Poncet) que aconsejaba yo constantemente al mismo Gobierno”.* La temeraria acusación de Liévano fue replicada con firmeza por los aludidos en ella⁵²⁹. Posteriormente, en un artículo que publicó en 1887 en los Anales de Ingeniería sobre el camino de Cambao, Ponce de León⁵³⁰ aprovechó para lanzar nuevas pullas a Liévano: *“Respecto al camino de herradura por la vía de Poncet, modificada por el señor Liévano, siendo ésta una empresa particular y con privilegio, nada tenemos que decir; pero sí deseáramos, sinceramente, ver consagrados tantos esfuerzos y tanto dinero a empresas más positivas”.*

⁵²⁹ MANUEL H. PEÑA, MANUEL PONCE DE LEÓN, *“Camino de Poncet”*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 6 de noviembre de 1884

⁵³⁰ Ibidem 446

¿A qué se debió que en los años ochenta Liévano renegara de la opinión tan elogiosa que había manifestado sobre el camino de Cambao en décadas anteriores? Para encontrar una explicación posible, resulta necesaria una digresión.

Tal parece que en esta oportunidad todo comenzó con la ley nacional 33 del 20 de mayo de 1881, en cuyo primer artículo el Congreso de los Estados Unidos de Colombia ordena al poder Ejecutivo proceder a la construcción de *“un camino de herradura entre Útica y el río Magdalena siguiendo la ruta explorada por el ingeniero Poncet”*. A partir de este antecedente, y posiblemente interpretando de manera muy holgada el convenio de cooperación suscrito en 1879 entre los poderes ejecutivos de la Nación y del Estado de Cundinamarca, Liévano logró que la Asamblea Legislativa de este último expidiera la ley 22 del 13 de diciembre de 1882, que comienza diciendo que *“Visto el memorial que con fecha 18 de Noviembre ha elevado el señor Indalecio Liévano proponiendo la apertura de un camino de herradura de Villeta al río Magdalena por la antigua ruta de Poncet”*, y que decretó concederle el privilegio para abrir ese camino, el cual *“pasará por Útica, seguirá la orilla del río Negro, pasando por Santa Bárbara, Siete Vueltas y el Boquerón de los Colorados, en donde descenderá al río Magdalena a caer en un punto comprendido entre Conejo y Guarumo”*, de conformidad con unas bases expuestas en esa ley, entre las que se encontraban la facultad que se daba a Liévano para cobrar durante veinticinco años un peaje por el tránsito en el camino, así como la autorización para construir un ferrocarril con un privilegio por noventa y nueve años, previa celebración del contrato correspondiente⁵³¹. La idea de Liévano no era otra que abrir el camino de herradura como explanación sobre la que construiría luego el ferrocarril. Ello

⁵³¹ El Congreso de Colombia, a través de la ley 108 del 19 de noviembre de 1888, autorizó al Gobierno Nacional *“para celebrar con el concesionario, Sr. Indalecio Liévano, sobre las bases que se determinan en la presente Ley, un contrato para la construcción de un ferrocarril que venga desde un punto situado en el río Magdalena, entre Conejo y Guarumo, a la ciudad de Bogotá, para el cual tiene privilegio el mismo Sr. Liévano, según los contratos que celebró con el Gobierno del extinguido Estado de Cundinamarca, de fechas 14 de Febrero y 18 de Marzo de 1884”*. El artículo 2 de la ley estableció que *“podrá empezar la construcción del ferrocarril, principiando de las orillas del río Magdalena, tan luego como se haya dado al servicio público el camino de herradura de Villeta al río Magdalena, camino que hace parte integrante de la Empresa del ferrocarril”*. En cumplimiento de esta autorización, el contrato se celebró el 31 de diciembre de 1888, estableciendo que la obra se debía concluir dentro de los veinticinco años contados desde el 31 de diciembre de 1889, término fijado para explotar el camino, y se concedían noventa y nueve años de privilegio para usufructuar el ferrocarril después de que estuviera terminado hasta Bogotá. El texto de este contrato se encuentra en las páginas 250 a 255 de la revista Anales de Ingeniería No. 20, del 1 de marzo de 1889

quedó absolutamente en claro en un par de documentos de 1889 y 1890 que se puntualizan más adelante. En uno de ellos, dice que *“el camino desde Útica hasta el río Magdalena es de pendientes suaves, por cuanto el empresario para construirlo ha seguido en lo general el trazado para el ferrocarril del Noroeste, con lo cual en los sesenta y cinco kilómetros que mide, ha vencido las principales dificultades para la construcción de la vía férrea contratada por el mismo Empresario”* (ref. 533); mientras en el otro dice que *“el camino de herradura construido no solo es un auxiliar indispensable para construir el Ferrocarril de Noroeste, sino que con él ya está ejecutada una gran parte del movimiento de tierras que constituye en los ferrocarriles de montaña el costo principal”* y, casi enseguida, que *“el objeto principal de la apertura de este camino fue el de exhibir la línea para el ferrocarril y facilitar su construcción”* (ref. 535).

El contrato para la apertura del camino de herradura fue firmado el 13 de febrero de 1884 por Indalecio Liévano y Fídolo González Lineros, este último en su calidad de secretario de Fomento de Cundinamarca, y fue ratificado al día siguiente por el gobernador Aldana. Su cláusula novena, que dio lugar a una demanda que llegó hasta la Corte Suprema de Justicia en la década siguiente, estableció que *“Liévano podrá cobrar los peajes que a bien tenga por el tránsito del camino, pero no podrá exceder de los siguientes precios: por cada carga de ciento veinte y cinco kilogramos de artículos de importación o que se introduzcan al Estado por este camino, dos pesos y cincuenta centavos (\$ 2,50); por cada carga de artículos de exportación un peso (\$ 1); ...”*.

Un mes más tarde, el 18 de marzo de 1884, Fídolo y Liévano celebraron un segundo contrato, aclarando el anterior en el sentido de que el concesionario podía variar la línea y salirse del trazado de Poncet, transgrediendo así la letra de las leyes nacional 33 de 1881 y estatal 22 de 1882. A pesar de ello, la suerte no dejó de sonreírle a Liévano, pues a la semana siguiente, el 26 de marzo, celebró un convenio con el gobierno nacional, por el cual éste fomentó su empresa del camino con la cesión de cinco mil (5.000) hectáreas de tierras baldías y, de ñapa, le otorgó permiso para construir bodegas y muelles en la orilla oriental del río Magdalena para el servicio de la vía que iba a construir. Resultaba entonces obvio para Liévano que la existencia del camino de Cambao, que ya estaba en construcción y, además, sería carretero, amenazaba la demanda de tráfico entre Bogotá y el río Magdalena por su modesto camino

de herradura y, por lo tanto, sus ingresos por peaje se verían menguados sustancialmente.

Una comisión de diputados de la Asamblea de Cundinamarca concluyó que en el acto legislativo del 13 de diciembre de 1882 estuvo ausente el interés público, *“visto que el Estado no sólo no se reservó, como se acostumbra en estos casos, la franquicia de la vía para el tránsito de sus empleados, de sus tropas, de sus correos y de los objetos de su propiedad o destinados al servicio público, sino que renunció expresamente hasta el derecho de cobrar impuestos fiscales sobre el tránsito, derecho que el Poder Ejecutivo no tuvo el cuidado de salvar en el contrato”*. Por este motivo, al que añadieron todo un conjunto de consideraciones muy valederas, la Comisión propuso la rescisión del contrato de Liévano y la celebración de uno nuevo, pero ya no adjudicándolo a dedo como el aprobado el 14 de febrero, sino a través de una licitación pública y, además, recobrando para el Estado unos derechos que perdió en el que firmó Fídolo con Liévano⁵³². Estas recomendaciones fueron ignoradas por la Asamblea Legislativa y el contrato vigente siguió su marcha.

Los trabajos de la empresa de Liévano comenzaron el 8 de mayo de 1884 y el camino de herradura se dio al servicio público el 7 de diciembre de 1889, día en que el ministro de Fomento practicó una visita desde Villeta hasta el río Magdalena en compañía del subsecretario Ruperto Ferreira y de Carlos Vallarino, Indalecio y Carlos Liévano, haciendo constar en un acta que con tal motivo se extendió, que *“el Camino Liévano es la vía más fácil y conveniente que existe hoy para comunicar los Departamentos de Cundinamarca y Boyacá con los de Antioquia, Bolívar, Magdalena y Panamá, y con el exterior, puesto que resuelve las principales dificultades de la navegación del río y lo abrupto de las cordilleras orientales”*⁵³³. En vista del estado que presentaba el camino el día de la visita, el 8 de enero de 1890 se dictó una resolución ministerial por la cual se reconoció al señor Liévano el derecho que tuvo para darlo al servicio público desde Villeta hasta Puerto Liévano, nombre este que, en un humilde homenaje a sí mismo, le puso el empresario al punto comprendido entre Conejo y Guarumo al que finalmente llegó el camino.

⁵³² DAVID VEJARANO R., BERNARDINO PUERTO, OLEGARIO MARTÍNEZ, EPIFANIO WIESNER, J. JOAQUÍN GAITÁN, *“Informe de una comisión”*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, octubre 31 de 1884

⁵³³ El acta fue publicada en el Diario Oficial No. 7.964 del 27 de diciembre de 1889

Como Liévano había suscrito sus contratos referentes al camino con el Estado de Cundinamarca, y los acontecimientos políticos de 1885 y 1886 extinguieron la entidad soberana de éste⁵³⁴, su relación contractual pasó a ser entonces con la Nación por disposición legal. El Artículo 3° de la ley 14 de 1887 declaró que *“Sólo por autorización del Congreso podrán las Asambleas departamentales intervenir en asuntos que se hayan declarado o declaren de importancia nacional”*. Para dar aún más claridad al asunto, el artículo 22 del contrato del 31 de diciembre de 1888 mencionado en la referencia 532, acordó que *“Los contratos anteriores celebrados por Liévano con el Gobierno de la República y con el Gobierno de Cundinamarca, quedan reformados en lo que se opongan al presente; y de acuerdo con el artículo 3° de la Ley 14 de 1887, en lo sucesivo Liévano se entenderá con el Gobierno de la República en todo lo relativo a la empresa”*.

A pesar de la existencia de esta regulación, inexplicablemente –aunque aparentemente intentando favorecer las pretensiones de una compañía llamada Agrícola e Industrial de Rionegro, dirigida por José María Núñez Uricoechea, interesada en la apropiación de tierras baldías y la ocupación de la faja de terreno del camino abierto por Liévano– el gobernador de Cundinamarca expidió el 14 y el 20 de febrero de 1890 los decretos 157 y 167, nombrando una comisión de ingenieros para examinar el camino de herradura e informar si Liévano había dado cumplimiento a las obligaciones contraídas. El informe de la comisión fue desfavorable, pues señaló que la vía carecía de puentes sobre los ríos Guaduario y Cambrás⁵³⁵; que el tramo entre Villeta y Útica no había sido construido totalmente por Liévano, sino que éste había ocupado parte del camino nacional ya existente⁵³⁶; y que, además, era

⁵³⁴ Con la terminación de la guerra civil de 1884-1885 concluyó también el régimen federal que por 25 años había imperado en el país, y con la nueva constitución política de 1886 los Estados dejaron de ser soberanos para convertirse en Departamentos

⁵³⁵ Un informe del 30 de abril de 1890, contratado por Liévano, disculpó así la falta de los puentes citados por la comisión: *“las dos principales corrientes son el río Guaduario y la quebrada Cambrás, las que en época de invierno no detienen casi nunca el tránsito, debido a los buenos pasos a nivel escogidos y bien construidos que brindan además para las recuas excelentes abrevaderos. (...) a esos dos puentes les llegará su turno tan luego como la falta de ellos sea inconveniente para que el camino se atraiga mayor tráfico”*. El informe dejó constancia de que desde Útica hasta Puerto Liévano se construyeron *“124 puentes de madera con una longitud comprendida entre 1m.50 (sic) y 15 metros, todos de vigas de guayacán que aseguran cuarenta años de duración”*. Ref.: ENRIQUE PABÓN LIÉVANO, *“Camino Liévano”*, Ferrocarril de Noroeste. Primer Apéndice al libro titulado carreteras y ferrocarriles de Bogotá al río Magdalena, publicado en 1885”, pp. 6-13, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, Bogotá, 1890

⁵³⁶ El punto 7° del acta del 7 de diciembre de 1889 había reconocido este hecho: *“El camino de Villeta a Útica está construido nuevamente en sus tres primeros kilómetros, habiendo el Empresario adoptado la parte*

necesario hacer algunas reparaciones indispensables para que la vía pudiera prestar su servicio en condiciones aceptables. A la vista de este informe, el gobernador expidió el decreto 183 el 8 de marzo de ese año declarando fenecidas las obligaciones⁵³⁷ (figura 113). El decreto fue confirmado en todas sus partes por la Asamblea Departamental a través de la ordenanza 27 del 28 de julio de 1890 y en octubre siguiente el fiscal del Tribunal de Cundinamarca demandó a Liévano y pidió que se declarara resuelto el contrato del 14 de febrero de 1884, que se caducara el privilegio otorgado en él para la apertura del camino de herradura y que se dejaran extinguidos todos los derechos que el concesionario pudiera tener en la empresa referida.

En nota del 16 de mayo de 1891, publicada en el Diario Oficial No. 8.565, el Ministro de Gobierno dijo lo siguiente al Gobernador de Cundinamarca: *"El señor Gobernador de Cundinamarca no ha tenido por qué exigir del señor Liévano, directamente o por medio del señor Fiscal del Tribunal Superior del mismo Departamento, el cumplimiento del contrato sobre el camino de herradura de Villeta al Magdalena o del Ferrocarril del Noroeste, por ser éstos de competencia exclusiva del Gobierno nacional"*. En consecuencia y como era de esperar, la sentencia del Tribunal de Cundinamarca, emitida 18 de julio de 1892, declaró que el demandante (la gobernación) no tenía derecho para entablar la acción propuesta, por cuanto la Nación había asumido los derechos y obligaciones que surgían del contrato, y como esa sentencia quedó ejecutoriada, era indudable que la Nación se subrogó al extinguido Estado. Además, ordenó al Gobierno Nacional cancelar a Liévano las fianzas que caucionaban los contratos.

restante del antiguo, para conservarla y mejorarla hasta Villeta, mientras verifica el corte por el Boquerón de Honduras, para acortar la vía entre estos dos lugares y mejorar el camino"

⁵³⁷ El ingeniero Enrique Pabón estimó que, sin considerar el costo de todos los estudios previos que realizó, la inversión de Liévano en la obra del camino entre Útica y Puerto Liévano ascendió a \$ 1.059.149 de la época. Esta suma difiere sustancialmente de la que estimó el ingeniero Miguel Triana, uno de los ingenieros que comisionó el Gobernador, quien en un informe suscrito el 5 de marzo de 1890 y publicado ese mes en los Anales del Ingenieria No. 32, presentó un avalúo que, incluyendo los estudios, solo llegó a \$ 500.000

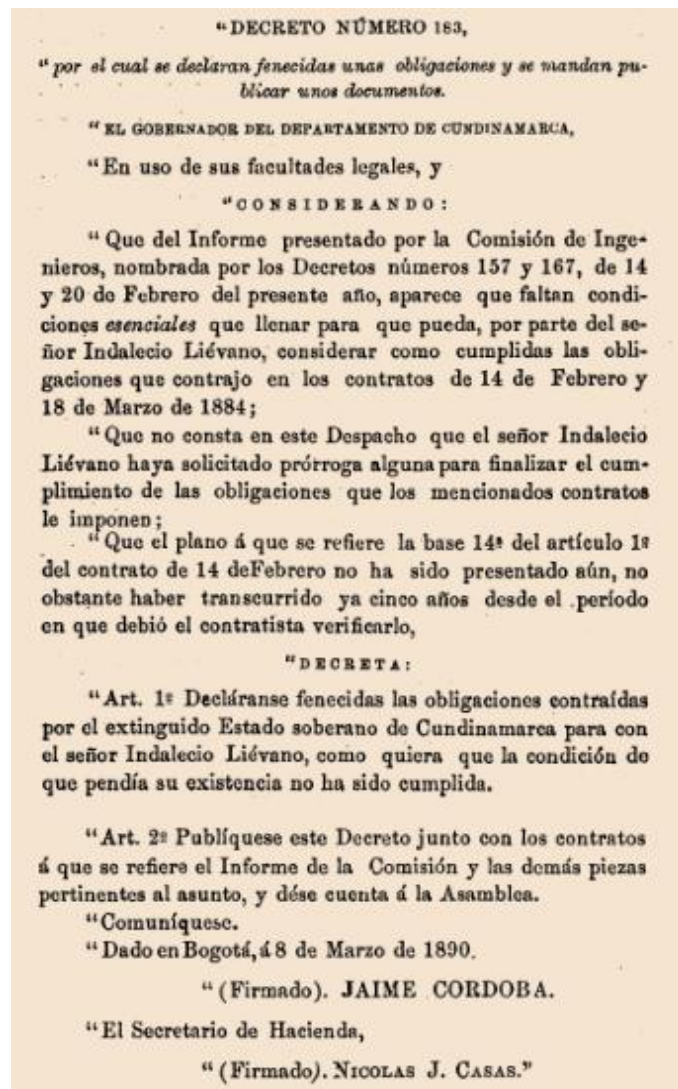


Figura 113 - Decreto 183 de 1890 del gobernador de Cundinamarca

Para Liévano no era este, sin embargo, su principal afán del momento. Su interés estaba enfocado en los peajes cuyo cobro le autorizaba el contrato que suscribió el 13 de febrero de 1884 con el Estado de Cundinamarca, cuya cláusula novena, ya mencionada antes, estableció que *"Liévano podrá cobrar los peajes que á bien tenga por el tránsito del camino, pero no podrá exceder de los siguientes precios: ..."*. Suprimida la Federación y constituida la República unitaria, la ley 88 de 1886 eliminó los peajes, pero su Artículo 7º dijo que lo dispuesto en esa ley no menoscababa los derechos adquiridos por concesionarios para la apertura de caminos.

El motivo por el que se suscitó un gran conflicto, fue porque que en el contrato del 31 de diciembre de 1888 para la construcción del ferrocarril del Bajo

Magdalena (ref. 531), se introdujo un artículo, el 25, completamente ajeno a su objeto, donde se estableció que *“En cumplimiento del artículo 7º de la ley 88 de 1886, los dos pesos cincuenta centavos (\$ 2,50) que el Gobierno de Cundinamarca tiene obligación de pagar a Liévano para la conservación y mejora del camino de herradura de Villeta al río Magdalena, por cada carga de mercancías de importación que se introduzcan a Cundinamarca por este camino, se pagarán puntualmente de la parte que este Departamento tiene conforme a la citada ley, en el 25 % del aumento de los derechos de importación, y el Ministro de Fomento debe disponer la forma en que esto se hará”*. En otras palabras, el contrato del camino de herradura se mezcló con el contrato para la construcción del ferrocarril.

Liévano aprovechó este hecho para demandar a la Nación y al Gobierno el 5 de diciembre de 1893, aduciendo que como los peajes que tenía derecho a cobrar inicialmente formaban parte de la renta de peajes que pertenecía al Estado soberano de Cundinamarca, al ser suprimida esa renta por la ley 88 de 1886, su derecho debería subsistir haciéndose efectivo a partir de los derechos de aduana a cargo de la Nación. La Corte Suprema de Justicia consideró que Liévano incidía en el error de creer que el Gobierno de Cundinamarca estaba obligado a pagar de sus rentas el derecho otorgado al contratista, sin que tal obligación hubiese existido nunca, pues la cláusula novena del contrato del camino de herradura decía taxativamente que era Liévano quien los podía cobrar. Con esta y otras consideraciones no menos importantes, pero que escapan al interés de este documento, en sentencia de segunda instancia del 3 de octubre de 1895, la Corte Suprema absolvió de manera definitiva a la Nación de la demanda que había promovido Liévano el 5 de diciembre de 1893. Tanto esta sentencia como la de primera instancia, del 28 de julio de 1894, se encuentran en la Gaceta Judicial No. 536-537, pp. 123-134, del 11 de noviembre de 1895.

En la sentencia de primera instancia, la Corte mencionó de pasada la condición del camino: *“El señor Indalecio Liévano está autorizado para cobrar un derecho hasta de \$ 2,50 por cada carga de mercancías extranjeras que se conduzcan por el camino de Villeta al río Magdalena; pero el demandante no quiere hacer uso de ese derecho, porque dice que al hacer uso de él sería más costosa la introducción de cargas por el mencionado camino, y el comercio preferiría las otras vías, lo que vendría ser un derecho ilusorio; pero el señor Procurador ha demostrado, apoyándose en declaraciones de muchos testigos competentes y*

en las tarifas respectivas, que el costo de una carga de mercancías por el camino de Liévano, pagando el peaje de \$ 2,50 es menor que el de otras vías, por el antiguo camino de Honda, por el de Cambao o por el de Girardot; de donde se deduce que debe haber otra razón especial para que el comercio prefiera las últimas vías, aunque ellas son más costosas; y esa razón, según el señor Procurador, no puede ser otra que la de que el camino de Liévano no está completamente terminado, y así resulta de la inspección ocular practicada por el Tribunal de Cundinamarca en 1892 en asocio de los ingenieros señores Ruperto Ferreira, Diódoro Sánchez y Miguel Triana ...; o por lo menos el camino no es apropiado para el tráfico de cargas sin ningún peligro. Y llama la atención el hecho de que en el tiempo transcurrido de abril a octubre de 1890 cuando el señor Liévano no cobraba del comercio los \$ 2,50, porque esperaba que el Gobierno se los pagaría, solo se hubieran introducido por el camino de Liévano cincuenta y cinco cargas y tres avos de carga”.

Tras este revés, Liévano buscó y encontró otros motivos para emprender un conflicto interminable con la Nación en el que, en una instancia inicial, el Consejo de Estado informó al Ministerio de Hacienda el 24 de Junio de 1901 (todavía no existía el Ministerio de Obras Públicas), que no era del caso declarar la caducidad de los privilegios concedidos al señor Liévano para la construcción de un camino de herradura de Villeta al río Magdalena y de un ferrocarril de este río a Bogotá; que la equidad y la conveniencia pública exigían la celebración de un convenio que debería ser sometido a la aprobación del Congreso. Las bases del convenio que debía pactarse fueron presentadas al Gobierno para su estudio, pero no se perfeccionaron, y el asunto quedó en suspenso indefinidamente. El Gobierno, tal vez para sacarse el problema de encima, expidió el 14 de abril de 1904 el decreto 316 delegando al Gobernador de Cundinamarca “*el ejercicio de las facultades y atribuciones del Gobierno en la empresa del camino de Villeta al río Magdalena y del Ferrocarril del Noroeste, de la cual es concesionario el Sr. D. Indalecio Liévano por virtud de los contratos celebrados con el extinguido Estado Soberano de Cundinamarca y con el Gobierno nacional*”. También, lo autorizó para que, si lo estimaba conveniente para los intereses del Departamento, promoviera la rescisión de los contratos, tanto los referentes a la construcción del ferrocarril como los relativos a la terminación del camino de herradura, pero debiendo someter a la aprobación del Gobierno Nacional el contrato que para tal fin se celebrara.

La Asamblea Departamental manifestó, por conducto del Gobernador, que carecía de atribuciones para legislar sobre el particular, y recabó del Gobierno Nacional que hiciera la declaratoria de la caducidad de los contratos, por no haber sido cumplidos por el señor Liévano. Entonces, el 23 de enero de 1905 el presidente de la República determinó resolver el asunto mediante el decreto 11, declarando que la Ley 108 de 1888 (ref. 532) había caducado *“desde el día en que el Sr. Indalecio Liévano, en fuerza del Decreto 183 de 1890 de la Gobernación de Cundinamarca, perdió el carácter de concesionario que dicha Ley reconocía en él”* –en este considerando se hizo caso omiso del fallo del Tribunal de Cundinamarca del 18 de julio de 1882–; declaró *“caducadas todas las obligaciones que contrajo la Nación por virtud de los mencionados contratos celebrados en desarrollo de la mencionada Ley 108”*, y ordenó designar *“tres ingenieros competentes nombrados uno por el Gobierno Nacional, otro por el Sr. Indalecio Liévano y otro por la Corte Suprema de Justicia, formarán una Comisión encargada de trasladarse a Villeta para recorrer la vía de este punto hasta el río Magdalena, con el fin de estudiar de una manera imparcial y concienzuda el estado del camino, informándose con los habitantes de la región que han de recorrer en qué trayectos efectuó trabajos u obras el Sr. Liévano, para que estimen su valor y rindan el correspondiente informe”*. Liévano se abstuvo de nombrar al ingeniero que le correspondía y, en su lugar, presentó un memorial en el que ofreció vender a la Nación el camino de herradura y sus anexidades, el derecho a ciento cincuenta mil (150.000) hectáreas de tierras baldías, los privilegios otorgados por los contratos que había celebrado con el extinguido Estado de Cundinamarca y con el Gobierno Nacional, todo por la suma de setecientos mil pesos (\$ 700.000).

El Gobierno no aceptó la propuesta y dictó el decreto legislativo 52 del 11 de marzo de 1905, autorizando *“ampliamente al Poder Ejecutivo para celebrar con el Sr. Indalecio Liévano una transacción a virtud de la cual recupere la Nación todos los privilegios que se le hablan otorgado, y la propiedad del camino de herradura, con todas sus dependencias que construyó a virtud de los contratos citados, así como las tierras baldías que se le habían concedido por los mismos contratos”*. Tanto este decreto como el número 11 antes citados, fueron ratificados como leyes permanentes por la Asamblea Nacional Constituyente a través de la ley 6 del 5 de abril de ese año. Adicionalmente, el Ministerio de Obras Públicas comisionó a un ingeniero competente para que visitara la vía y avaluara la obra construida. Con fecha 30 de marzo de 1905 el

ingeniero entregó un informe detallado en el que estimaba en doscientos catorce mil novecientos veintitrés pesos treinta centavos (\$ 214.923,30) oro lo que el concesionario habría gastado en la apertura y construcción del camino.

Circula una versión difundida por la concesión *Alto Magdalena S.A.S.*, según la cual Liévano finalmente cedió y permutó el privilegio por un latifundio llamado Tatí en el municipio de Caparrapí⁵³⁸; sin embargo, este hecho no consta en el informe presentado por el ministro de Obras Públicas Celso Rodríguez al Congreso el 30 de junio de 1911. Lo que dice allí es que *“En distintas ocasiones el señor Liévano se ha dirigido al Ministerio para ofrecer en venta la Empresa por el precio que le fijen peritos avaluadores, o para que el Gobierno le garantice un interés del 7 % sobre el capital que invierta en la construcción del ferrocarril, pero no se ha resuelto nada sobre el particular. Debe observarse que tanto el Gobierno Nacional como el Departamental de Cundinamarca son accionistas de la Empresa organizada por el señor Liévano”*.

Y añade Celso Rodríguez: *“En la última propuesta del concesionario, fechada el 6 de septiembre de 1910, se dio a entender que si el Gobierno otorgaba la garantía pedida, se renunciaría a una reclamación por daños y perjuicios, y como el Ministerio manifestó al señor Liévano que el Cuerpo Legislativo no podría ocuparse en el estudio de este asunto por estar muy avanzadas las sesiones de la Asamblea Nacional, dicho señor demandó a la Nación ante la Corte Suprema de Justicia el día 16 de Marzo del corriente año (1911), demanda que fue aceptada y, en consecuencia, se le corrió el traslado del caso al señor Procurador General de la Nación”*. Este último presentó la excepción dilatoria de declinatoria de jurisdicción, la cual fue declarada infundada por la Corte en Sala Plena el 10 de agosto de 1911, conminándolo a dar contestación a la demanda dentro del término señalado por la ley. En esta oportunidad, la demanda de Liévano se fundamentaba en el hecho de considerar que el Gobierno violó el contrato de concesión del Ferrocarril del Noroeste del 31 de diciembre de 1888, al no tener facultad para dictar los decretos 11 y 52 de 1905 con los que conculcó sus derechos. A la muerte de Liévano, ocurrida el 20 de noviembre de 1913, este espinoso conflicto no se había resuelto. Su

⁵³⁸ https://altomagdalena.com.co/wp-content/uploads/2022/05/UF5.3_DMI_Resumen-Ejecutivo.pdf

Según menciona esta referencia en su página 31 de 45, *“Después de la muerte del Ingeniero Liévano, un tío suyo convirtió este Latifundio en una tienda agropecuaria, dentro de la que se formó un caserío llamado Tatí”*. Como Liévano tenía 79 años cuando falleció, cabe preguntar a quien esto escribió, cuántos años tenía en ese momento el tío de Liévano que convirtió después el latifundio en una tienda

victoria póstuma acaeció el año siguiente. El 15 de octubre de 1914, la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de Sala Plena, declaró *“inexequibles, por ser contrarios a la Constitución, el decreto legislativo número 11 de 1905, y el número 1° del artículo primero de la Ley número 6 del mismo año, que ratificó tal decreto con el carácter de ley permanente de la República”*.

En 1905, el Ministerio de Obras Públicas intentó acometer la apertura y reconstrucción del camino construido por Liévano para darlo al servicio en dieciocho meses y, al efecto, celebró un contrato con Paulino Franco el 28 de junio, el cual fue publicado en el *Diario Oficial* número 12.440. Al señor Franco se le dio un anticipo.

Sin embargo, como el Gobierno no pudo obtener la propiedad del camino de herradura por haberse abstenido Liévano de hacer el nombramiento del ingeniero que debía formar parte de la Comisión de que hablaba el decreto legislativo número 11 de 1905, modificado más tarde por el número 52 del mismo año, en el sentido de autorizar al Poder Ejecutivo para celebrar con Liévano una transacción que permitiera a la Nación recuperar, entre otras cosas, dicho camino de herradura, lo que no logró, entonces la entrega del camino a Franco se aplazó indefinidamente, según se le manifestó a éste el 21 de marzo de 1906 y, además, se le ordenó reintegrar en la Tesorería General de la República el anticipo recibido. El señor Franco presentó al Ministerio distintas propuestas para modificar su contrato, pero el Ministerio le respondió que no podía acceder a su solicitud, y que más bien vería con agrado que reintegrara del anticipo. En 1911 el señor Franco se había denegado a hacer el reintegro, sin que el autor sepa cómo se resolvió finalmente el asunto.

En relación con el Ferrocarril, Liévano nunca emprendió su construcción. Uno de los proyectos sometidos a primer debate en la sesión de la Cámara de Representantes del 5 de octubre de 1894 fue el de ley por el cual *“se aprueba un contrato”*, presentado con ponencia negativa por los Representantes Saavedra y Tavera Navas. Se trataba del contrato celebrado el 31 de diciembre de 1888 entre el Ministerio de Fomento y el señor Indalecio Liévano para la construcción del Ferrocarril del Noroeste. El debate fue intenso, con argumentos en favor y en contra de aprobar el proyecto. El Representante Carlos Martínez Silva *“demostró que la improbación de una de las Cámaras en primer debate a un proyecto que trate de la aprobación de un contrato hace imposible que aquel sea aprobado. En cuanto al contrato de que trataba el proyecto, dijo que dejaba que cada miembro de la Cámara formara su juicio particular”*. A continuación, *“se votó el proyecto y resultaron 38 balotas negras contra 11 blancas; de consiguiente, quedó improbadado el contrato a que éste se refería”*⁵³⁹. De esta decisión dio cuenta el secretario de la Cámara de Representantes al Ministro de Fomento a través de la Nota No. 178 del 6 de

⁵³⁹ EL CORREO NACIONAL, *“Cámara de Representantes. Sesión del 5 de octubre de 1894”*, No. 1.175, página 3, Bogotá, 8 de octubre de 1894

octubre de 1894, en estos términos: *"Para los fines á que haya lugar, tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. que la Cámara de Representantes, en su sesión de ayer, negó en primer debate un proyecto de ley por la cual se aprueba el contrato de 31 de Diciembre de 1888, sobre construcción del Ferrocarril del Noroeste, celebrado entre el Gobierno y el Sr. Indalecio Liévano, quedando en consecuencia improbado el referido contrato"*. El contenido de esta nota fue utilizado como antecedente en uno de los considerandos del antes mencionado decreto legislativo No. 11 de 1905, el cual fue objeto de la última demanda de Liévano.

En la misma sesión de la Cámara de Representantes se sometió a primer debate el proyecto de ley *"por la cual se deroga la 108 de 1888"*, presentado también por los señores Saavedra y Tavera Navas. Dice el acta de la sesión, según transcribe la misma edición de *El Correo Nacional*, que *"Este proyecto es consecuencia del que acaba de verse. La ley 108 autorizó al Gobierno para celebrar con el señor Liévano el contrato de que quedó hecha mención. Improbado éste, aquella no tiene razón de ser"*. Sometido a votación, el proyecto fue aprobado por 21 votos afirmativos contra 11 negativos.



DOCTOR INDALECIO LIEVANO
Murió el 20 de noviembre de 1913

Ref.: Revista *"El Gráfico"*, Serie XVII, Año IV, No. 161, Bogotá, noviembre 29 de 1913

En el No. 156 de los Anales de Ingeniería (febrero de 1906), Liévano escribió que una de las tres *“medidas eficaces, indispensables y practicables que deben ponerse en ejecución para levantar pronto a Colombia de la postración, ruina y miseria”*, era la construcción de su Ferrocarril del Noroeste, por cuanto *“es el que pondrá la capital de la República en comunicación con el mundo por la vía más barata, corta y expedita, sin competencia con ninguna otra: es la primera necesidad de Colombia en cuanto a vías de comunicación, y hoy está muy adelantada para ser realizada en poco tiempo, debido esto al camino de herradura que he trazado, construido y costado de Puerto Liévano a Villeta. Desgraciadamente, el gobierno no cumplió el contrato; si lo hubiera cumplido, haría algunos años que todo el ferrocarril estaría concluido de Puerto Liévano a Bogotá, y se habrían evitado ... las dos revoluciones de 1895 y 1899, y la pérdida del departamento de Panamá. ¡Cuán diferente y próspera sería hoy la situación de Colombia!”*. Con esta apología de su fallido ferrocarril, se cierra la digresión abierta páginas atrás.

Retomando el hilo del camino de Cambao, en los últimos días de octubre o primeros de noviembre de 1885, el gobernador Aldana publicó un folleto titulado *“Cambao en la política”*⁵⁴⁰, nombre que le puso como respuesta a un editorial publicado el 27 de octubre, con idéntico título, en el periódico *La Nación*, encaminado este último, según Aldana, *“a sostener que la carretera de Cambao ha sido y es una farsa sostenida por el Gobierno del Estado, con el fin de servir a determinados intereses políticos, y no una obra real y positiva de verdadero interés para el Estado”*.

El folleto de Aldana incluyó, entre varios documentos, los informes presentados por dos personas de *“reconocidas aptitudes y rectitud de carácter”* tras recorrer detenidamente en su compañía el camino carretero entre Facatativá y Cambao los días 12 a 17 de octubre. En su informe del 19 de octubre, el primero de estos personajes, Aníbal Galindo⁵⁴¹, dice que *“El banqueo tiene hoy de tres a cuatro metros de ancho. No hay parte alguna, ni en los recodos o curvas más agudas, en que no puedan ir dos jinetes de frente,*

⁵⁴⁰ *“Cambao en la política”*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1885

⁵⁴¹ Aníbal Galindo, intercesor vehemente de Aquileo Parra según se expuso antes, fue *“un tolimense ilustre, un colombiano eminente, abogado, economista y hombre de Estado, político activo. Fue, sobre todo, un humanista”*, de acuerdo con la descripción de Alberto Mendoza Morales en su libro *“Aníbal Galindo protagonista del siglo XIX”*, publicado en 2011. Había sido, también, el secretario de Hacienda del Estado soberano de Cundinamarca en 1866 cuando Daniel Aldana ostentó el cargo de gobernador por primera vez

a todo galope, sin peligro de ninguna clase, y así lo pasamos nosotros; en largos trayectos íbamos de a tres en fondo. La vía no es, de ninguna manera, y nadie lo ha pretendido, adaptable a la construcción de un ferrocarril, porque tiene una pendiente media de cinco a diez por ciento, y porque sus curvas para rodear los rincones de las cañadas o los promontorios salientes de las faldas, son tan agudas, que hoy mismo no podría pasar por ellas un carro de cuatro ruedas”.

Menciona Galindo que *“En la Vuelta del Diablo, cerca ya del Magdalena, encontramos el miércoles 14 una partida de carros (no rastras, sino carros de ruedas giratorias) conducidos por uno de los contratistas, Sr. Fuentes, que subían cargados de rieles. Usted, lleno de entusiasmo, hizo que los soldados que lo acompañaban saludaran a estos mensajeros de la civilización con una salva de fusilería”.* También, que *“Regresamos por la carretera, y a pesar del crudo invierno, sólo encontramos un volcán o derrumbe que nos obligó a hacer un corto rodeo para volver al camino”.*

El informe del segundo acompañante, Rafael Nieto París⁵⁴², fechado el 26 de octubre, es mucho más detallado. Dice que el camino objeto de la visita transcurre entre Cambao y Los Alpes, en una longitud de 97,5 km, y aclara que el tramo entre Facatativá y los Alpes corresponde a la carretera de Agualarga (Albán), que pasa por los Manzanos y la Tribuna en el Roble, que es el punto más elevado de toda la vía, a 2.726 metros sobre el nivel del mar (figura 114). Este último tramo, vale la pena recordarlo, ya era apto para ruedas desde la época virreinal, al menos durante los períodos climáticos favorables.

⁵⁴² En una breve biografía publicada en El Tiempo el 19 de enero de 1996, Hernán Valencia Benavides cuenta que Nieto París fue *“Natural de Neiva, adelantó sus estudios secundarios en el colegio que los jesuitas tenían en Guatemala, para posteriormente cursar su carrera de ingeniería en la Universidad de Boston. Se destacó siempre como el mejor en matemáticas puras, físicas, ciencias naturales, geometría, mecánica y astronomía. En el histórico Colegio de San Bartolomé sobresalió como el mejor profesor de física. Y como ingeniero hizo el trazado y nivelación del ferrocarril del Carare. Uno de sus extraordinarios inventos fue el reloj electrónico que hoy todavía se conserva en el Observatorio Astronómico, institución esta de la que llegó a ser su director”*

PUNTOS DE OBSERVACIÓN.	Alturas en metros sobre el nivel del mar.	Temperatura en grados centígr.	Distancias horizontales a Cambao en kilómetros.	Distancias por el camino a Cambao en kilómetros.
Bogotá (Observatorio).....	2,625	15	137,0	151,0
Mosquera (Hotel).....	2,577	16		
Facatativá (Hotel Córdoba)....	2,602	15	98,0	112,0
Los Manzanos.....	2,618	15	95,0	108,0
La Tribuna (Roble).....	2,726	14		
Los Alpes.....	2,434	16	86,1	97,5
Alto del Trigo.....	1,917	20		
Pandeazúcar.....	1,731	21	71,7	79,5
Boquerón de Caguala.....	1,780	21		
Id. de Altagracia.....	1,742	22		
Id. de Iló.....	1,694	23		
Alto del Tabacal.....	1,737	22		
Id. de Cartagena.....	1,822	19		
Boquerón de los Deslindes.....	1,979	18	58,9	65,7
Peña del Gallinazo.....	2,004	18		
Boquerón del Prado.....	2,000	18		
Quebrada del Rosario.....	1,866	19		
Boquerón del Granicito.....	1,860	19		
Id. de Chumbamuy.....	1,665	22	41,2	46,6
Alto de la Tabla.....	1,528	23		
Id. de la Balsa.....	1,514	23		
Cuchilla de la Punta.....	1,309	24		
Vuelta del Diablo.....	1,152	25	20,0	23,0
Boquerón de Capira.....	897	27		
Quebrada-seca.....	844	27		
Puente de Caracolí.....	310	29		
Cambao (Casa Silva).....	234	30		
Id. (Río Magdalena).....	218	30	00,0	00,0

Figura 114 - Cuadro con las alturas y distancias de algunos puntos entre Bogotá y el río Magdalena, incluido en el informe de Nieto París

Desde el punto de vista técnico, Nieto dice que “El camino de Cambao está construido, casi en su totalidad, en corte de 3 metros de ancho y con paredes verticales, a consecuencia de lo cual se verifican en él frecuentes derrumbes; cosa que tiende a ensanchar la vía a poco costo, puesto que los gastos de remoción de la tierra derrumbada son, en mucho, inferiores a los que hubiera sido preciso hacer para dar, desde el principio, la inclinación conveniente a las paredes del corte”. También, que “El piso del camino es generalmente bueno y se seca pronto después de la lluvia; pero sería conveniente consolidar y apisonar con casquijo varios trayectos, tanto para prevenir la formación de lodazales en tiempo lluvioso, como para mejorar la relación del tiro a la carga en los carros de transporte”. Considera, así mismo, que “aunque el camino se presta al servicio tal como se encuentra, convendría construir con mayor solidez los pequeños puentes que existen en las cañadas”, y que “varias de las curvas están aún muy agudas, y solamente en poquísimos puntos se podrían cruzar dos carros”.

En relación con el equipo utilizado por los señores Fuentes y Wiesner para el transporte de los elementos del Ferrocarril de la Sabana desde Cambao, Nieto manifestó que, en el momento de la visita, ellos disponían de 10 carros y 60 yuntas de bueyes para el transporte entre Cambao y Chumbamuy, y 10 carros y 54 yuntas para el de Chumbamuy hasta los Alpes, y que en estos carros de dos ruedas (figura 115) se conducían de 6 a 8 rieles, de 60 a 70 arrobas cada uno, con una sola yunta de bueyes. Concluyó manifestando que, aunque a su juicio esta vía tenía el inconveniente de no ser la mejor línea posible para una carretera entre la Sabana y el río Magdalena, sí presentaba unas condiciones favorables:

- Era la única vía carretera que existía en ese momento entre la Sabana y el río Magdalena, y era susceptible de mejoras sin exigir gran costo.
- Esta carretera había hecho posible la construcción del ferrocarril de la Sabana, pues desde el 8 de agosto anterior se estaban conduciendo por ella los materiales necesarios, a razón de \$ 0,90 la arroba, de suerte que la conducción de cada riel de 6 metros de longitud y 120 kilogramos de peso costaba \$ 8, en tanto que la conducción de los que se transportaron por el camino de Occidente (el de Honda) costó a razón de \$ 56 cada uno.
- Era previsible que la vía prestara grandes servicios al comercio, pues por ella se podían conducir objetos de gran peso a un costo que, a lo sumo, sería la mitad, y tal vez la tercera parte en algunos casos, del que ocasionaban por cualquiera otra vía de las que estaban en servicio, lo que permitía a los comerciantes importar bultos de mercancías de 20 a 25 arrobas de peso y pipas de líquidos de 125 galones de capacidad, haciendo economías notables en el empaque y en los derechos de importación.



Figura 115 - Carros de yunta usados en el transporte de materiales para la construcción del Ferrocarril de la Sabana, similares a los empleados para subir los equipos ferroviarios desde Cambao⁵⁴³

El 8 de agosto de 1885 fue entonces, según lo menciona Nieto y dan cuenta otros, el primer día en la historia en que un camino carretero unió el río Magdalena con la capital colombiana; modestísimo en su mayor parte, pero al fin y al cabo carretero. Aunque hay evidencia de congratulaciones al gobernador⁵⁴⁴, no la hay de ceremonia alguna de inauguración. La figura 116 muestra el cartel que ordenó publicar Aldana en días siguientes con parte de los mensajes de felicitación recibidos, así como sus respuestas. El primero de ellos da cuenta de que a las 11 a.m. de ese 8 de agosto llegaron diez carros cargados con rieles a la plaza de Facatativá.

⁵⁴³ "Sobre la inauguración del Ferrocarril de la Sabana", Revista del Ministerio de Obras Públicas, Año IV, Número 2, página 88, Bogotá, febrero de 1909. En 1887, Jacobo Wiesner construyó y usó con éxito un carro de cuatro ruedas para transportar las calderas de las locomotoras del Ferrocarril de la Sabana por el camino de Cambao, lo que lo animó para solicitar el 18 de septiembre de 1889 una patente de privilegio por diez años para la fabricación, venta y uso de carros de cuatro ruedas para el transporte de grandes pesos, contruidos de acuerdo con las reformas y perfeccionamientos inventados o introducidos por él, patente que le fue concedida el 24 de octubre siguiente por el Ministerio de Fomento, "siempre que cumpla con todas las prescripciones de la Ley 35 de 1869 y hechas las salvedades de los artículos 3.º, 4.º y 8.º de la misma ley", según reza en la página 1.056 del Diario Oficial No. 7.916 del 9 de noviembre de 1889

⁵⁴⁴ "Gran Victoria", Banco de la República,
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3668>

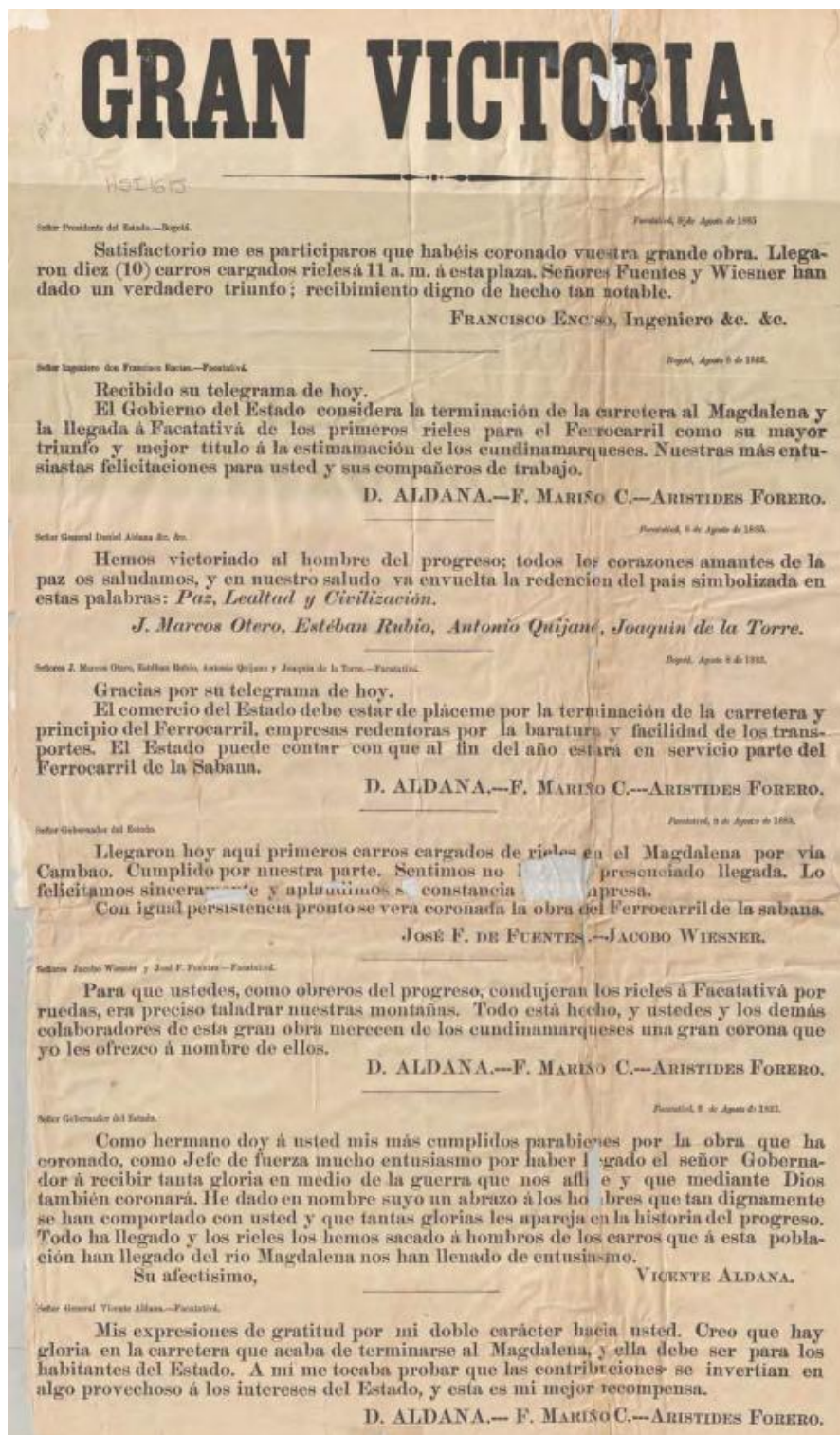


Figura 116 - Mensajes de felicitación y respuestas del 8 de agosto de 1885

¡Habían pasado 349 años, cuatro meses y tres días desde aquel 5 de abril de 1536 en que las huestes de Gonzalo Jiménez de Quesada partieron de Santa Marta en su ignoto periplo hacia el país de los muisca, futuro Nuevo Reino de

Granada! Si se quiere ser más preciso, habría que descontar los diez días que se “*evaporaron*” en octubre de 1582, cuando el mundo occidental sustituyó el calendario juliano por el gregoriano (ref. 69).

Era la de Cambao una vía de unos 97 kilómetros de longitud, contados desde la orilla del río Magdalena hasta el punto denominado Los Alpes (figura 117), cerca de Agualarga (hoy Albán), en donde empalmó, y aún empalma, con la vía que une a Bogotá con Honda.

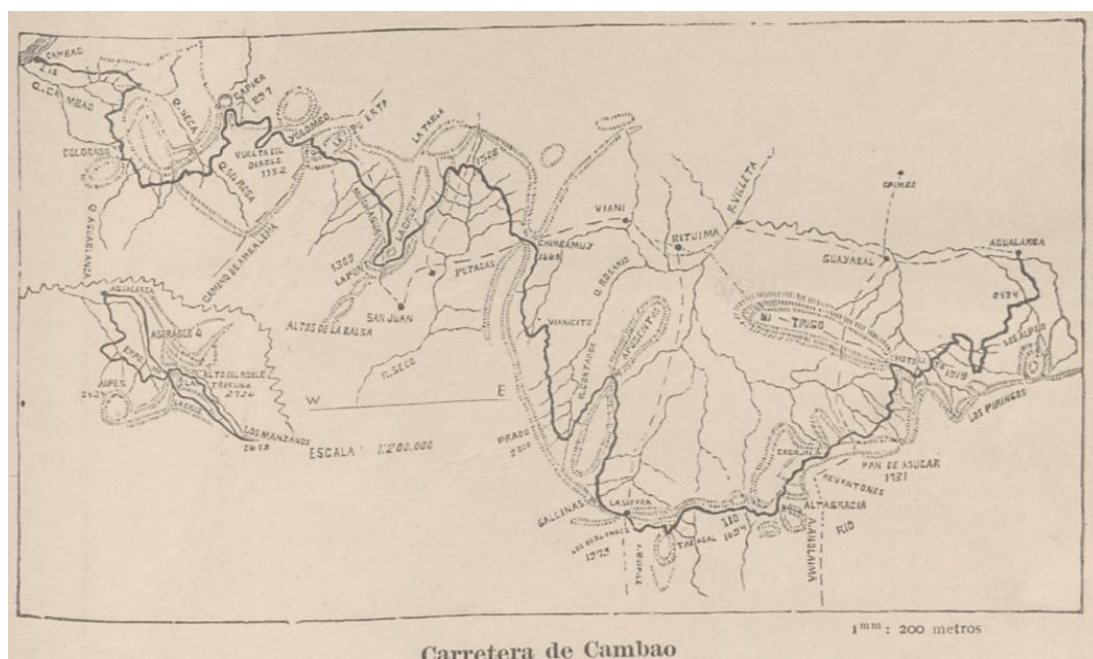


Figura 117 - Camino carretero entre Agualarga y Cambao⁵⁴⁵

Tras superar problemas financieros derivados de la nueva situación política del país, que obligaron al Distrito Federal y luego al Departamento a asociarse con capital privado y formar una Compañía; reestructuraciones administrativas y siete años de trabajos, el Ferrocarril de la Sabana, cuya construcción fue posible gracias al auxilio del camino, hizo su primer recorrido completo entre Facatativá y Bogotá el 20 de julio de 1889. En su edición de ese día, el diario *El Herald* incluyó el “*programa de las fiestas que en celebración del 79° aniversario de la fecha en que se inició la independencia nacional, ha acordado la junta designada al efecto, por Decreto número 490 del Gobierno Ejecutivo*”.

⁵⁴⁵ FRANCISCO JAVIER VERGARA Y VELASCO, “*Atlas completo de geografía colombiana*”, Imprenta eléctrica, Bogotá, 1906

Uno de los actos relevantes del festejo, fijado para las 4 de la tarde, era la inauguración del ferrocarril (figura 118).

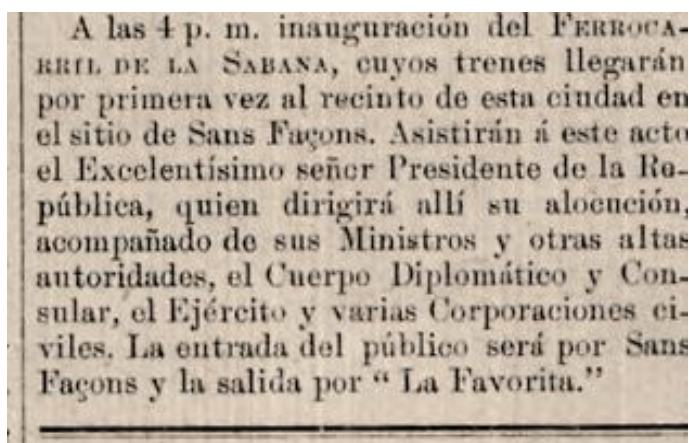


Figura 118 - Anuncio sobre la inauguración del Ferrocarril de la Sabana el 20 de julio de 1889

En su edición del 23 de julio, el periódico *La Nación* dio cuenta del hecho e incluyó los discursos pronunciados por el gerente de la Compañía del Ferrocarril de la Sabana, creada en 1886, así como algunas de las respuestas brindadas a ellos. La figura 119 muestra el que dirigió el gerente Carlos Tanco al presidente de la república, Carlos Holguín.

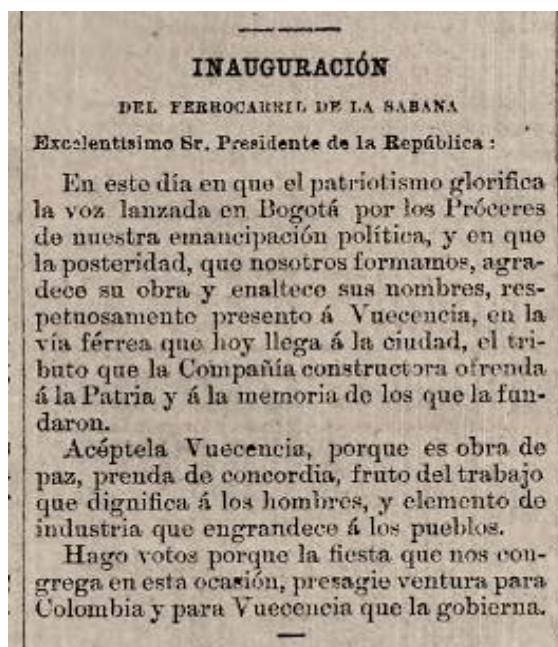


Figura 119 - Palabras dirigidas al presidente Holguín por el gerente de la empresa del Ferrocarril de la Sabana

En un informe ya mencionado de 1887 sobre la *“Vía de Cambao”*, su autor Manuel Ponce de León⁵⁴⁶ se había manifestado en términos favorables tanto sobre la obra como sobre sus ejecutores y dijo, además, *“que no sería prudente abandonarlo para ir en busca de lo desconocido, o de lo que, por lo costoso, sea imposible de hacer”*. No obstante, tres años más tarde, el 30 de octubre de 1890, Ponce apareció firmando un contrato con el Ministro de Fomento *“para la prolongación del ferrocarril de La Dorada hasta Conejo y Los Manzanos”*, como apoderado de una compañía constituida en Londres bajo el nombre de *“The Dorada Railway Company Limited”*. Mediante este contrato, el Gobierno concedió al poderdante de Ponce un privilegio exclusivo para construir y explotar *“la prolongación del Ferrocarril de 'La Dorada' hacia el Sur, desde el puerto de Arranca-plumas, en el Departamento del Tolima, hasta el puerto que convenga a inmediaciones del puerto de Cambao, para subir luego a la altiplanicie hasta Los Manzanos, por la vía conocida con el nombre de camino de Cambao”*. Hablando en román paladino, tardó poco este ilustre ingeniero en virar 180 grados su opinión para irse de la mano de una compañía inglesa *“en busca de lo desconocido”*, considerando prudente la destrucción del único camino de ruedas que enlazaba el río Magdalena con Bogotá, para construir por esa senda una línea férrea. El contrato fue aprobado por el Congreso de Colombia mediante la ley 91 del 28 de noviembre de 1890, *“que lo modificó en el sentido de que si el ferrocarril, en vez de ascender a la altiplanicie, se prolongaba hasta Flandes o Girardot, la Nación le garantizaría al concesionario un interés del 6 por 100 anual sobre \$ 20.000 oro por kilómetro, en lugar de la garantía de \$ 500 por kilómetro que se había otorgado para la sección comprendida entre Cambao y Los Manzanos. Los trabajos no se llevaron a cabo a pesar de la prórroga que se le concedió a la Compañía, y más tarde la Junta Directiva en Londres solicitó del Gobierno que se modificara el contrato, lo cual tuvo efecto más tarde”*, según escribió Alfredo Ortega en 1923^{547,548,549}. Esto salvó al camino de Cambao de su desaparición.

⁵⁴⁶ Ibidem 446

⁵⁴⁷ Ibidem 501, página 374

⁵⁴⁸ En su informe de noviembre de 1887, Ponce de León afirmó que la experiencia le había demostrado, con los fiascos de los ferrocarriles de Antioquia y Cauca, *“que estamos forzando el progreso y que, con poca previsión, nos lanzamos en empresas que no podemos llevar a cabo”*

⁵⁴⁹ Miguel Samper escribió lo siguiente a finales del siglo XIX: *“En asunto de ferrocarriles también hemos creído que los deseos y las aspiraciones bastaban para nivelar las rutas, cubrirlas de rieles y hacer que sobre ellas rodara la locomotora. La ficción se ofreció a salvar todos los inconvenientes”*. Ref.: *“Los ferrocarriles”*, Tomo II de *“Escritos político-económicos”*, pp. 609-610, Imprenta de Eduardo Espinosa Guzmán, Bogotá, 1898

10.5 Un poco de política

La apertura del camino carretero de Cambao coincidió en el tiempo con una guerra civil (1884–1885) producto de la inconformidad de los liberales radicales por su exclusión de las corporaciones públicas y por las políticas cada vez más centralistas del presidente Rafael Núñez, un liberal moderado apoyado por los liberales independientes y el partido conservador, quien lideraba un proyecto conocido como *“regeneración”*⁵⁵⁰. Consolidado el triunfo de las fuerzas leales al gobierno, el presidente convocó el 10 de septiembre de 1885, a través del decreto 594, un Consejo Nacional de Delegatarios, *“considerando necesario promover el restablecimiento del régimen constitucional, desorganizado por la reciente rebelión; y teniendo en cuenta las manifestaciones escritas de la opinión pública, a la vez que los antecedentes de la Constitución que debe ser reemplazada”* (figura 120).

Dice Jorge Orlando Melo⁵⁵¹ que los independientes tenían el problema de que su liberalismo los hacía proclives a volver al radicalismo, a transar con él y a buscar la unidad liberal, lo que los hacía sospechosos para Núñez y sus hombres más fieles. Entre quienes se mantenían como independientes, tenían gran importancia propia los políticos militares con una base regional poderosa, entre ellos el gobernador de Cundinamarca, Daniel Aldana. Su poder y su estilo caudillista lo hacían digno de desconfianza y, además, se mostraba renuente, al igual que otros de sus colegas, a una reforma constitucional tan centralista que los dejara sin buena parte del poder que habían adquirido. Para Núñez era un aliado incómodo de quien, incluso, *“circulaban rumores de que había estado a punto de pasarse a la revolución”*⁵⁵².

⁵⁵⁰ La *“regeneración”* fue un proyecto cuya finalidad era suprimir el régimen federal y cambiar la organización política, económica y social del país. Para lograr este propósito, era fundamental la promulgación de una nueva Constitución política de corte centralista

⁵⁵¹ JORGE ORLANDO MELO, *“La constitución de 1886”*, Nueva Historia de Colombia, Editorial Planeta, Bogotá D. E., 1989

⁵⁵² TULIO ENRIQUE TASCÓN, *“Historia del Derecho Constitucional Colombiano”*, Boletín de Historia y Antigüedades, Volumen 35, No. 409-410, página 640, Bogotá, noviembre-diciembre 1938



Figura 120 - Decreto No. 594 de 1885 y manifiesto del presidente Núñez

Por esos días vio la luz en la capital un nuevo periódico, *La Nación*, definido a sí mismo como “*órgano de los principios de la regeneración*” (figura 121), el que no tardó en manifestarse abiertamente a favor de la creación de un Distrito Federal en el centro del país para la residencia de los altos Poderes nacionales con el fin de rodear al gobierno general “*de garantías que lo preservasen de todo peligro en el futuro y le procurasen los medios de mantener la paz y llenar sus funciones con provecho*”, pues le parecía “*incompatible con la dignidad, la independencia y la autoridad del Gobierno nacional, en una Confederación, el hecho de que éste no mande sobre el suelo mismo donde tiene su domicilio, sino que necesite recibir la hospitalidad de otro Gobierno, así este sea subalterno*”, otrosí de que consideraba “*vergonzosa para la Nación entera y para su capital la situación que ésta ha tenido hasta ahora, por falta de autoridad directa y eficaz del Gobierno general, en todo lo relativo a policía, edilidad, beneficencia, alumbrado, servicio de aguas y demás asuntos administrativos*”⁵⁵³. La propuesta de erigir a Cundinamarca en un Distrito Federal recibió amplio apoyo popular y fue secundada por muchas de las Corporaciones Municipales del entonces Estado soberano.

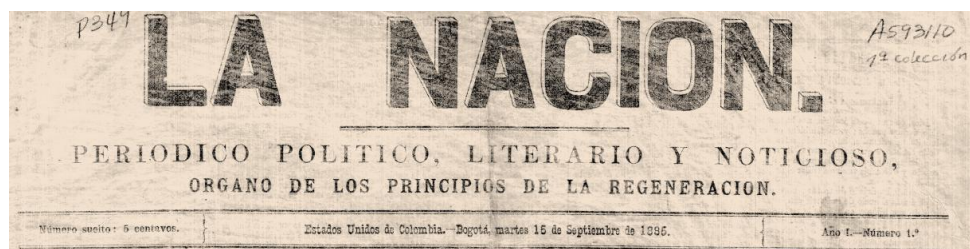


Figura 121 - Cabecera del primer número del periódico *La Nación* (15 de septiembre de 1885)

Aparte de manifestarse en favor de la creación del Distrito Federal, *La Nación* dio una muestra clara de su aversión por Aldana en un editorial publicado el 27 de octubre bajo el título “*Cambao en la política*” que, desde su primer párrafo, fue una verdadera diatriba contra el gobernador: “*El señor General Aldana, Gobernador de Cundinamarca, ha hecho publicar en grandes carteles un mensaje recientemente dirigido por él al señor Presidente de la República, documento que, si ostensible mente tiene por objeto hacer notar lo mucho que valen el camino de Cambao, trazado para servir como carretera, y los preparativos de construcción del ‘Ferrocarril de la Sabana’, en realidad parece estar encaminado a producir un efecto político*”.

⁵⁵³ “*División territorial*”, Editorial del diario *La Nación*, Bogotá, octubre 16 de 1885

Dijo el editorialista que Aldana *“procura presentarse ante el país como colaborador en la policía de regeneración iniciada con alto espíritu patriótico”* por el presidente Núñez, y que *“no titubea cuando afirma que él ha trabajado más que nadie, entre los agentes del gobierno general, como servidor de la Regeneración y activo defensor de la causa de la legalidad y del orden”*. Y, más adelante, afirmó que *“no hemos descubierto las pruebas palmarias de la cooperación del señor gobernador de Cundinamarca con la regeneración ni en la política nacional. Al contrario, un particularismo muy marcado personal y de círculo, sin la menor amplitud de tendencias, es lo que ha distinguido la política del señor General Aldana en los últimos tiempos”*.

El párrafo siguiente fue contundente: *“la política de ambigüedades censurables, de misterios, efugios y contradicciones que ha practicado el Gobierno de Cundinamarca, ha sido causa de casi constantes dificultades, desagradados y alarmas para el Gobierno Nacional”*. Finalmente, acusó a Aldana de *“mantener en el Estado un ejército particular, distinto del nacional y aun compuesto e inspirado de diverso modo”*, de hostilizar a multitud de amigos del Gobierno general, de manifestar predilección por los enemigos del mismo, patente en la elección de los agentes y empleados del gobierno del Estado Soberano, *“y una multitud de pasos, conciliábulos, incidentes políticos, militares y personales, ... signos innegables de una política que, en lo general, nada ha tenido de amigable ni cooperadora”*.

Fue a este editorial al que dio respuesta Aldana pocos días después en su folleto titulado igualmente *Cambao en la política* (ref. 540). De nada le sirvió esa publicación, pues las cartas ya estaban echadas. Núñez había encontrado la manera de restarle influencia política a Aldana dividiendo el territorio de su jurisdicción mediante la creación del Distrito Federal. Lo dejó claro al responder las peticiones de cambio presentadas por algunas Corporaciones Municipales. Por ejemplo, en la que remitió el 26 de octubre al presidente de la Municipalidad de Zipaquirá, manifestó: *“La resolución de esa Municipalidad del día 21 tendrá todo mi apoyo, pues juzgo de evidente interés público el que cese la peligrosa y estéril dualidad de Gobiernos en Cundinamarca. Solicitaré, por tanto, del Consejo de Delegatarios que, cuanto antes, ponga bajo el régimen federal directo todo el importante territorio cundinamarqués”*⁵⁵⁴.

⁵⁵⁴ Publicada en *La Nación* el 30 de octubre de 1885

Aunque seguramente sin saber que la medida solo sería provisional, Núñez expidió el 7 de noviembre el decreto No. 769 erigiendo al Estado soberano de Cundinamarca en Distrito Federal a partir del 1 de diciembre siguiente y nombrando al general conservador Jaime Córdoba como *“Gobernador nacional de Cundinamarca”* (figura 122). Este decreto, que fue exequible desde el 16 de noviembre, día en que el Consejo Nacional de Delegatarios le dio su aprobación, implicó la defenestración de Daniel Aldana, quien algún tiempo después fue desterrado. Maya Chaves⁵⁵⁵ describe así el hecho del destierro, citando como fuente el número 32 del periódico *El Espectador* de Medellín: *“en septiembre del año que acaba de pasar (1887), salieron de la República, camino del destierro, los doctores Aquileo Parra, Carlos Martín, Modesto Garcés, Lino Ruiz y Juan Manuel Rudas; los Generales Ezequiel Hurtado y Daniel Aldana, y los señores Luis Bernal, Abraham Acevedo, Reinaldo Vásquez, Benjamín Núñez, Rafael Quijano Mosquera y Vicente Aldana, (...). Y esa cruelísima pena de destierro ... fue impuesta sin intervención de juez o tribunal alguno, sin mandato ni siquiera permiso de ninguna ley, y violando a ojos vistas la Constitución nacional”*⁵⁵⁶.

La explicación que dio el Ministro de Gobierno en su memoria de 1888 al Congreso sobre los destierros, fue que *“como en septiembre del año pasado y en mayo del que está en curso llegó a persuadirse el Gobierno de que se tramaba contra el orden público y de que ciertos individuos se ocupaban en organizar conspiraciones, resolvió sin vacilar hacer uso de sus facultades constitucionales reduciendo a prisión, en los puntos donde lo estimó conveniente, a aquellos contra los cuales resultaban indicios más graves, o sobre quienes recaían sospechas más fundadas. Conjurado el peligro, todos han sido restituidos a su libertad, excepto unos tres que prefirieron salir del país antes que permanecer retenidos en los puntos donde el Gobierno creyó que debían serlo”*. Ref.: CARLOS HOLGUÍN, *“Memoria del Ministro de Gobierno de Colombia al Congreso Constitucional de 1888”*, pp. 10-11, Casa Editorial de J. J. Pérez, Bogotá, 1888

⁵⁵⁵ MARÍA JOSÉ MAYA CHAVES, *“Control constitucional y presidencialismo monárquico (1886-1910)”*, Colección historia y materiales del Derecho, Universidad de los Andes, Primera edición, Bogotá D. C., marzo de 2015

⁵⁵⁶ En las ediciones del Diario Oficial de septiembre de 1887 (números 7.156 a 7.185) no se publicó ningún documento con decisión ejecutiva o judicial que demostrara la legalidad de los destierros. En su sección *“Gacetilla”*, el periódico *La Nación* publicó dos noticias; la primera el 6 de septiembre que dice: *“Expulsión – El gobierno de la República ha resuelto expulsar, por razones de orden público a los señores Juan Manuel Rudas, Lino Ruiz, Vicente Aldana y Reinaldo Vásquez”*; la segunda, del 11 de octubre, fue la transcripción de una noticia publicada en *El Promotor* de Barranquilla, que decía: *“Por vapor Montoya llegaron a esta ciudad los señores Lino Ruiz, Juan Manuel Rudas, Vicente Aldana, Reinaldo Vásquez y Modesto Garcés, a quienes el Gobierno hace salir del país por haber resultado comprometidos en la tentativa de rebelión. Deben embarcarse en la primera oportunidad para el lugar de cualquiera de las Antillas que escojan, ...”*

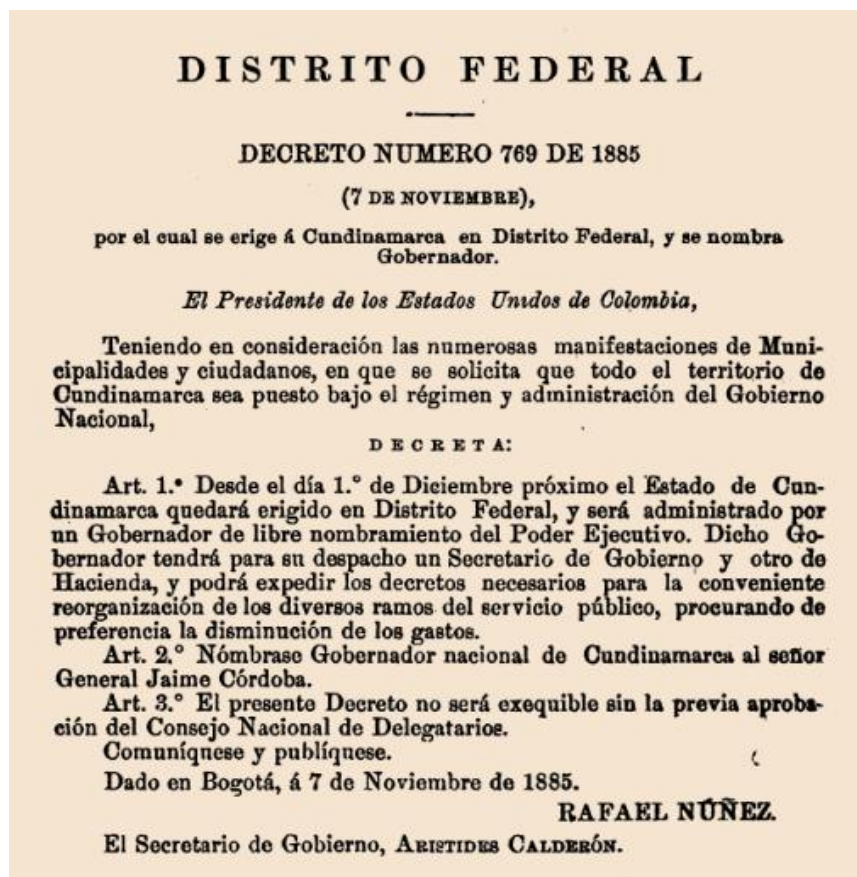


Figura 122 - Decreto nacional 769 de 1885

En su alocución de despedida, Aldana hizo manifiesta su inconformidad con la cesación de funciones de que fue objeto (figura 123).

La provisionalidad del *Distrito Federal* obedeció al hecho de que, al reconstituir la Nación en forma de República unitaria, la nueva constitución determinó en su Artículo 4 que “*Las secciones que componían la Unión Colombiana, denominadas Estados y Territorios nacionales, continuarán siendo partes territoriales de la República de Colombia, conservando los mismos límites actuales y bajo la denominación de Departamentos*”. Con ello, Cundinamarca recuperó su nombre, pero ya no como Estado soberano sino reducido a la situación de Departamento, para el que Núñez nombró gobernador al mismo Córdoba, por decreto 584 del 2 de octubre de 1886⁵⁵⁷.

⁵⁵⁷ Previamente, el presidente de la República, en ese momento José María Campo Serrano, firmó el decreto 492 del 13 de agosto determinando que “*Los Gobernadores, Jefes Civiles y Militares de los extinguidos Estados, el Gobernador del Distrito Federal y del Departamento nacional de Panamá y Presidente del Estado del Cauca, desempeñarán las funciones de Gobernadores de los Departamentos respectivos, hasta que se posesionen los que sean nombrados para el período legal, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124 de la Constitución*”

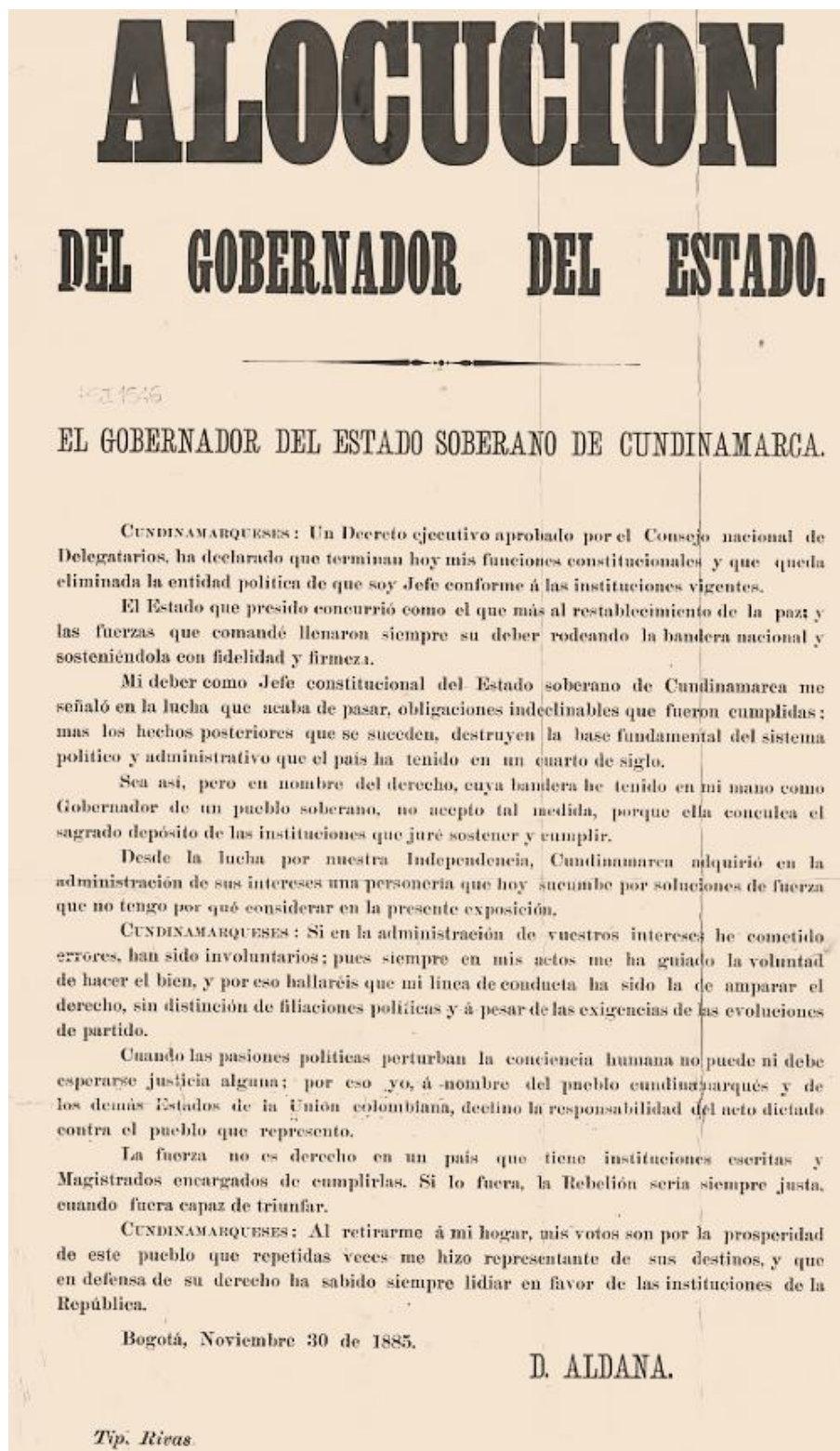


Figura 123 - Alocución de Daniel Aldana el 30 de noviembre de 1885

Simpatizantes personales y de la gestión de Aldana hicieron cabildeo para que su nombre trascendiera en el tiempo en reconocimiento por su actuación

decisiva en la apertura del camino carretero. Una vez en funciones el Distrito Federal, el Artículo 1° del decreto número 53 del 16 de enero de 1886 sobre división territorial del Distrito, expedido por el gobernador Jaime Córdoba y aprobado por el Poder Ejecutivo, incluyó en el Departamento de Guaduas la *Aldea de Aldania* (figura 124), cuyo espacio territorial era el ocupado por el puerto de Cambao.

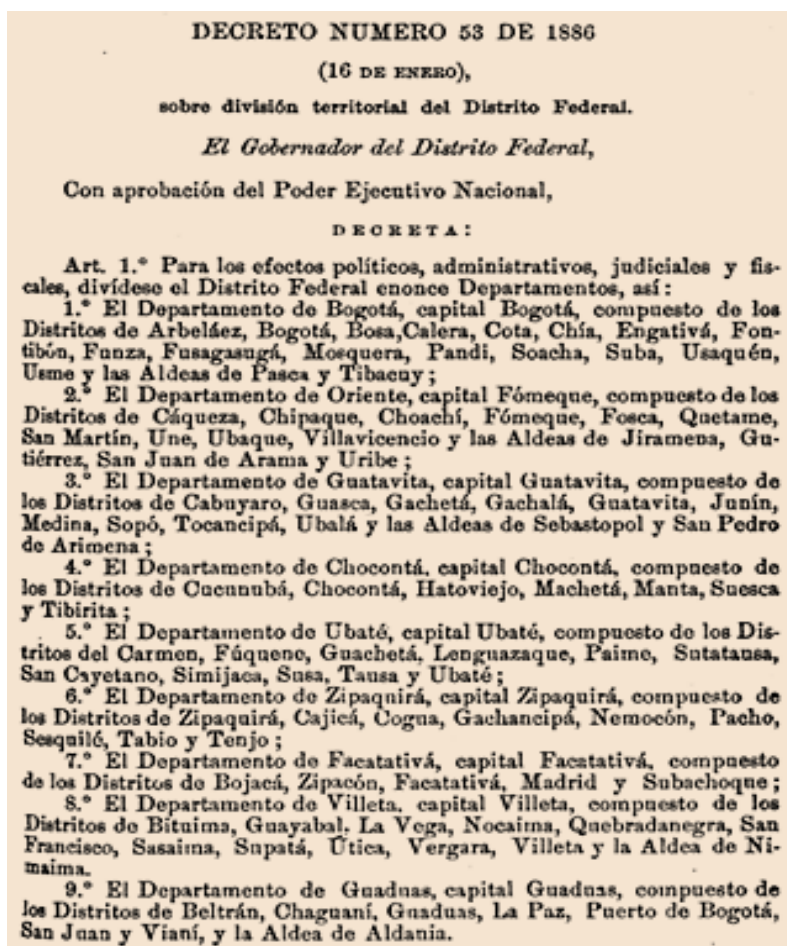


Figura 124 - Primera parte del decreto 53 de 1886

En 1888, el mismo Córdoba, ahora como gobernador del Departamento de Cundinamarca, intentó ir más allá al expedir un decreto –aprobado por el ministro de gobierno y publicado el 17 de abril de 1888 en el Diario Oficial No. 7.351–, ordenando expropiar unas tierras en el punto denominado *Puerto de Cambao*, para crear allí un municipio que se llamaría *Aldania*⁵⁵⁸ (figura 125).

⁵⁵⁸ Parece que finalmente los terrenos no fueron expropiados sino comprados, y solo comprendieron veinte hectáreas. La primera cláusula de la escritura número 438 de 15 de mayo de 1888 dice: “los individuos expresados venden al Gobierno del Departamento veinte hectáreas de terreno en el Puerto de Cambao, jurisdicción del municipio de San Juan, con destino al área de población del Municipio que se proyecta

Los hechos posteriores indican que a pesar de que las tierras fueron adquiridas, la buena intención de Córdoba no prosperó⁵⁵⁹. El puerto conservó el nombre de Cambao y aún hoy día no ha logrado superar el estatus de inspección de policía. Y si en las últimas décadas los medios de comunicación mencionaron a Daniel Aldana con cierta profusión, solo fue porque las FARC bautizaron con su nombre una de sus abominables columnas móviles.

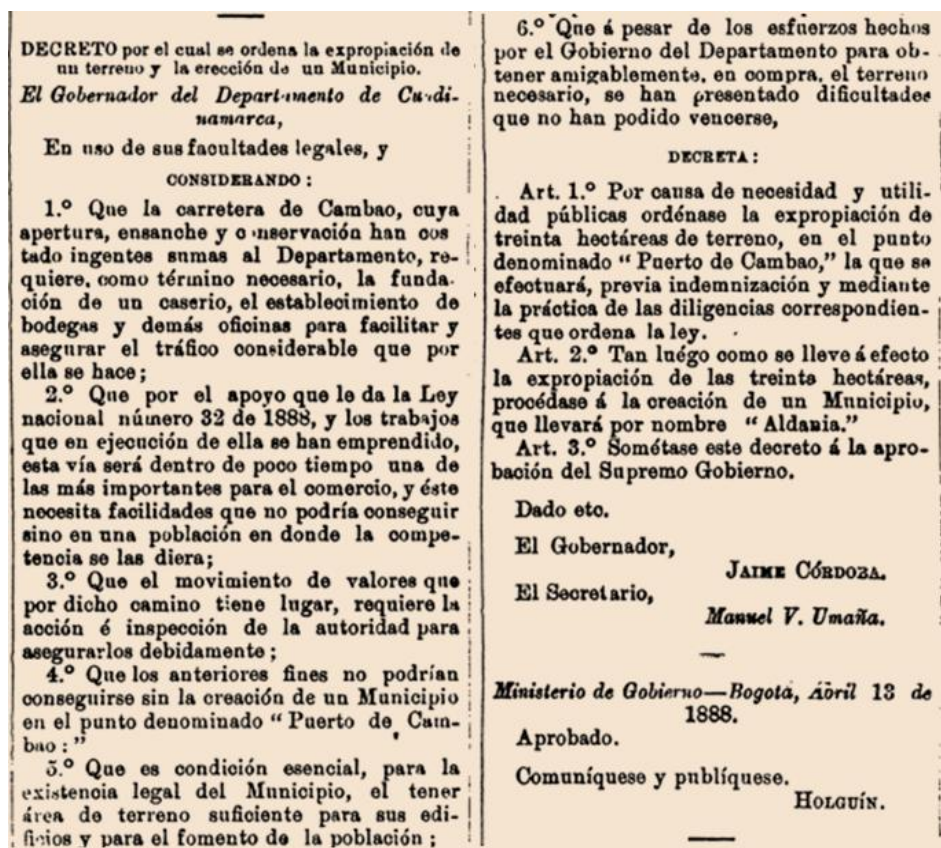


Figura 125 - Decreto del gobernador de Cundinamarca promoviendo la creación del municipio de Aldania

establecer allí, las cuales se tomarán partiendo del Puerto de Cambao hacia el interior, tomando a la orilla del río toda la extensión que sea necesaria para la comodidad y regularidad de dicha área". Ref.: Resolución Ministerio de Obras Públicas – Sección 2ª – Mesa 3ª – Bogotá, diciembre 3 de 1908, publicada en FACATATIVÁ, Gaceta del Departamento, año I, número 5, 11 de diciembre de 1908

⁵⁵⁹ El entusiasmo de Córdoba con el asunto era tal, que por decreto No. 237 del 3 de septiembre de 1887 ya había suprimido la "aldea de Aldania" y, además, el 16 de mayo de 1888 expidió el decreto No. 156 "para pagar veinte hectáreas de terreno en el puerto de Cambao y unas bodegas para la fundación del Distrito de Aldania". Sin embargo, el decreto que había expedido en abril creando el municipio de Aldania no cuajó, debido a la imposibilidad de cumplir los requisitos exigidos por el artículo 189 del Código Político y Municipal (Ley No. 149 del 16 de noviembre de 1888) para la erección de un Distrito municipal

10.6 Algunos pormenores del camino carretero de Cambao durante sus primeros años de vida

La apertura del camino de ruedas incrementó sustancialmente el ritmo de la construcción del ferrocarril de la Sabana (figura 126) y, contra lo previsto en sus inicios, el tránsito por él aumentó y se comenzaron a transportar mercancías importadas en un sentido y frutas tropicales y bienes exportables en el otro. Resulta realmente notable encontrar cómo una vía construida con recursos tan limitados y con el único fin de apoyar la construcción de un ferrocarril, jugó un papel trascendental en el desarrollo y la industrialización de Bogotá y en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, al menos hasta que se completaron los ferrocarriles que prestaron servicio a la capital durante el siglo XX.



Figura 126 - Noticia publicada en *La Nación* el 7 de octubre de 1887

Otra noticia, publicada en la página numerada como 1.930 en el diario *El Telegrama* del 31 de julio de 1888, resaltó los servicios prestados por el camino de Cambao, a la vez que se preguntaba irónicamente por el servicio del camino al río Magdalena cuya construcción se había concedido a Indalecio Liévano en 1884 (figura 127).

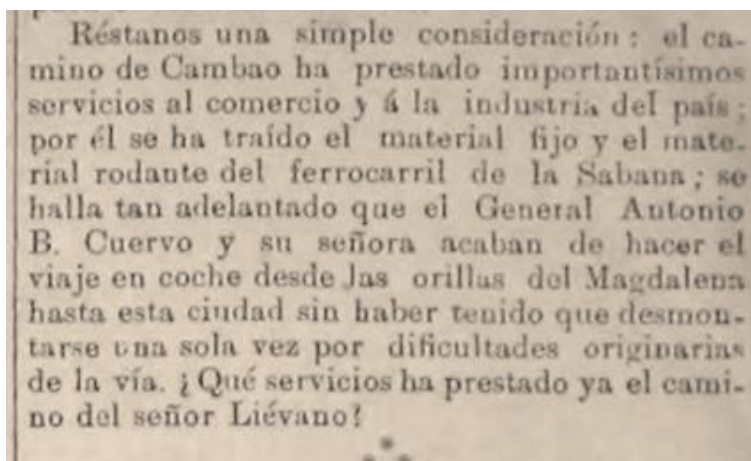


Figura 127 - Parte de una nota de opinión publicada por *El Telegrama* el 31 de julio de 1888

Al ser convertida en Departamento a causa del cambio político que sufrió el país en 1886, Cundinamarca quedó sometida al régimen central que la dejó sin rentas. Por este motivo, el gobierno central tuvo que hacerse cargo del camino carretero. La ley 32 del 27 de febrero de 1888, decretada por el Congreso Nacional Legislativo, ordenó al Poder Ejecutivo ejecutar, por los medios que considerara convenientes, las obras necesarias *“para hacer transitable en toda época, para carruajes, la vía denominada de Cambao”* y, al efecto, incluyó en el presupuesto de gastos de la vigencia de ese año la suma de \$120.000. En cumplimiento de esta ley, el gobierno nacional tomó a su cargo la vía a través del decreto 255 del 13 marzo siguiente, mediante el cual dispuso, además, adelantar los trabajos de reparación y conclusión del camino por administración, crear el cargo de superintendente general para los trabajos del camino y nombrar para ocuparlo al general Enrique Arboleda, quien elaboró un reglamento de trabajo el 16 de abril, el que fue publicado en el Diario Oficial del domingo 22 de abril de 1888.

Unos días antes, el 10 de abril, el Ministro de Fomento Rafael Reyes había suscrito un contrato de consultoría con el ingeniero civil Francisco Enciso, publicado en el Diario Oficial No. 7.370 del viernes 4 de mayo de 1888, por el cual este se obligó a *“formar un presupuesto detallado del trabajo que deba ejecutarse en toda la vía de Cambao, a saber: ensanche de la calzada, puentes cambiantes para un tren de ocho carros, desagües, solidificación en ciertos lugares donde es necesaria, etc., etc., sin exceder de la suma de ciento veinte mil pesos (\$ 120.000), que es la suma votada para ejecutar las obras”*. Igualmente, a *“dar una instrucción completa para ejecutar las obras*

mencionadas en el número anterior con determinación de los kilómetros, y un cálculo del número de trabajadores, cantidad de herramientas, carros de mano y de vuelco, etc., etc., que deban tenerse listos para terminar las obras en diciembre del presente año". El plazo fijado para la entrega de los trabajos fue el 30 de junio de 1888. El mismo 10 de abril y con idéntico plazo, Enciso firmó con el Gobierno un segundo contrato, cuyo objeto fue *"explorar en toda su extensión la vía de Cambao, a fin de levantar un plano y a trazar tanto en el plano como sobre el terreno las variantes más convenientes en los lugares denominados 'Los Alpes', 'La Vuelta del Diablo' y 'Quebrada-Seca'"*.

En su primer informe de actividades, entregado al ministro el 31 de mayo siguiente, Arboleda mencionó que una vez fijadas sus atribuciones para organizar los trabajos de acuerdo con el reglamento elaborado por él mismo, *"y encargados como estaban por el Gobierno de Cundinamarca los señores Fuentes y Wiesner de la conservación del camino, el cual tuvieron a su cargo hasta el mes de marzo"*⁵⁶⁰, *hube de aceptar desde luego la base de peones, cabos, sobrestantes y herramienta que ellos tenían para dar principio a la obra, aumentándola en la misma medida que los recursos, útiles y trabajadores de que se ha podido disponer"*. El informe de Arboleda, muy prolijo, destaca *"la buena voluntad de los peones, la asidua consagración de los sobrestantes y la actividad de los inspectores"*. Dice que en un lapso inferior a dos meses fueron objeto de desmonte y rocería 29.500 metros del camino en un ancho que osciló entre nueve y veintiséis metros, con un término medio de 17,5 metros; aunque advierte que *"los desmontes después de tres meses serán obra muerta; los encasajados y piedra partida sin pasarles un cilindro y al corte de las ruedas lo serán lo mismo; en un mismo punto como en Iló, Altagracia, Peñanegra, etc., habrá todavía derrumbamientos que contribuirán lentamente y no poco a dar mayor ensanche al camino hasta que se consiga darle el talud conveniente y la necesaria solidez"*.

También, se refiere al trabajo que venía adelantando Enciso, de quien afirma que verificó la medida del camino y dejó marcados los kilómetros, en cada uno de los cuales Arboleda ordenó instalar postes de tamaño conveniente; además, menciona que el ingeniero hizo el inventario, kilómetro a kilómetro,

⁵⁶⁰ Recién en 1892, la Asamblea departamental de Cundinamarca, mediante ordenanza número 55 del 13 de agosto, reconoció a Fuentes y Wiesner *"el derecho de cobrar del Departamento los gastos que hicieron en la composición y mejora del camino de Cambao, en el año 1886"*, y ordenó que el Secretario correspondiente de la Gobernación hiciera la liquidación de las cuentas y autorizara el pago

de los puentes, caños y desagües, y que trazó un par de variantes para reducir la pendiente del camino.

Como prueba de las mejoras que había recibido la vía, Arboleda relata que mientras en junio del año anterior *“se necesitaban en la montaña y otros puntos hasta cinco yuntas de bueyes para arrastrar un carro cargado con 50 arrobas, hoy se puede recorrer el camino a razón de 7 minutos por kilómetro y aun a menos, en casi toda su extensión”*, y que día a día se estaba incrementado el tráfico, al punto de que entre enero y mayo subieron por el camino 2.801 bultos del Ferrocarril de la Sabana, 3.307 del comercio, 1.000 del gobierno nacional y 574 del acueducto, así como veinte pianos, dos calderos para máquina de vapor, cuatro vigas de guayacán de 60 arrobas cada una para un puente en la Sabana, grandes trozos de madera para el aserrío de Facatativá, el carbón que se elaboraba en la montaña y la mayor parte del ganado procedente del Tolima; en tanto que en sentido contrario bajaron cueros, caucho, café, tubos de hierro para Agua de Dios y muchos otros elementos, prueba inequívoca de que el camino prosperaba⁵⁶¹.

Un telegrama enviado el 26 de junio por el ministro Reyes a un subalterno dio cuenta de que el primer coche con pasajeros había subido en día y medio desde Cambao hasta Los Manzanos (figura 128). Quizás a él fue que se refirió Reyes en el informe de gestión que presentó al Congreso Nacional el 20 de julio, donde dice que *“ya un carruaje cargado con viajeros ha venido por la vía de Cambao en dos días del río Magdalena a Bogotá”*.



Figura 128 - Telegrama del ministro Reyes al Subsecretario de Fomento

⁵⁶¹ Enrique Arboleda presentó un segundo y último informe, fechado el 12 de julio de 1888, el cual se puede consultar en el Diario Oficial Nos. 7.458-7.459 del 22 de julio de 1888 o en el No. 293 del periódico *La Nación*, del 10 de agosto de 1888

El 10 de julio de 1888, el periódico *La Nación* publicó en su edición No. 284 un artículo titulado “Camino de Cambao”, con los datos suministrados por el ministro Reyes como resultado de su reciente viaje a la vía (figura 129).



Figura 129 - Datos suministrados por el ministro Reyes tras su visita al camino de Cambao en junio de 1888

Debido a que Arboleda renunció de la superintendencia a finales de junio para dedicarse a la construcción de líneas telegráficas, el gobierno nombró en su reemplazo al general José Vicente Crespo mediante decreto 585 del 3 de julio. Crespo organizó los trabajos de mantenimiento del camino combinando actividades por administración con contratos con particulares para atender secciones de corta longitud. En el Diario Oficial del 20 de enero de 1889

aparece el informe que dirigió al Ministro de Fomento el 30 de diciembre de 1888, dando cuenta de la obra ejecutada en noviembre. En la gran mayoría de las secciones, la actuación prioritaria había sido la ampliación de la calzada hasta alcanzar, según sus palabras, anchos de seis metros y más. La segunda sección, a cargo del *“Contrato Useche”* y ubicada en el kilómetro 2, fue la más trabajada, pues en ella *“se construyeron 400 metros longitudinales de calzada, perfectamente macadamizados, y en el resto del mismo kilómetro se rellenaron con piedra partida los hoyos y zanjas que imperfeccionaban ese trayecto”*. Sobre el ancho de la calzada, se puede considerar *ex post facto* que la información que entregó era exagerada, pues en un informe presentado en 1896 por un ingeniero que visitó el camino por delegación del Ministerio de Hacienda, el cual se describe más adelante, dice que una de las causas relevantes del deterioro de la vía era la destrucción de sus cunetas, debido a que la estrechez de la banca hacía que las llantas de los carros de yunta circularan frecuentemente sobre ellas.

El Gobierno Nacional comisionó al ingeniero francés señor Raymond Le Brun para que practicase una visita al ferrocarril de la Sabana. Le Brun adelantó la comisión el 16 de mayo de 1889 en asocio de los ingenieros Ruperto Ferreira y Mariano Santamaría, y presentó un informe favorable publicado en el Diario Oficial número 7.790. El año siguiente, Le Brun publicó en París un documento con la opinión que dio a una compañía franco belga en relación con los ferrocarriles colombianos, el cual se presentó por entregas en los Anales de Ingeniería de la Sociedad Colombiana de Ingenieros (ediciones 50 a 56 de los años 1891 y 1892). Su capítulo diez y seis, que se encuentra en la edición No. 53 de los Anales, se titula *“Estudio de las vías de comunicación entre Bogotá y el Magdalena”*. En la descripción que hizo allí de la Sabana de Bogotá, dice que *“Los caminos han sido dirigidos naturalmente hacia las gargantas de las montañas, para poder franquearlas más fácilmente. Los caminos de la llanura son generalmente carreteros, pero están en muy mal estado. Tienen demasiada anchura, algunos tienen hasta 50 metros, y la anchura de 30 metros es muy común entre ellos. El centro de estos caminos es en algunos lugares empedrado, pero su conservación es muy mala; por esta razón los transeúntes y los carruajes prefieren las orillas, que en el verano están cubiertas de una espesa capa de polvo, la cual se transforma en un mar de lodo con las primeras lluvias. (...) Más allá de la cordillera no se encuentra sino un solo camino carretero hasta el río, el de Cambao; los demás son de camino de herradura, más o menos transitables en el invierno”*.

En el párrafo que dedica al camino de Cambao dice que *“tiene en toda su extensión 3 metros de anchura, y tal como está hoy ha prestado grandes servicios al país, pues ha permitido el transporte del material para el Ferrocarril de la Sabana, y el de bultos que antes no hubieran podido ser llevados hasta la capital”*. Dice que está empedrado en parte de su longitud e incluye un cuadro (figura 130) donde reproduce sus principales condiciones técnicas, aclarando que *“aunque el número de las obras de arte parece enorme (1.154), es necesario advertir que se incluyen en ese número todas las corrientes de agua que pueden desviarse del camino, gracias a los fosos laterales o por medio de alcantarillas que atraviesan el camino. Ninguno de estos trabajos merece importancia. Este camino sigue muy de cerca al contrafuerte que se desprende del macizo de la cordillera principal en Agualarga. Su desarrollo se aumenta un poco por los zig-zags, y penetra por las gargantas a uno y otro lado de los ramales secundarios. Esto explica el que las obras de arte no tengan suficiente importancia”*.

CAMINO DE CAMBAO	Diferencia de nivel	Longitud	Pendiente maxima	Número de obras de arte
1ª SECCIÓN		m. ^s		
Del Roble (2767) á Pan de Azúcar (1761)	1 006.60	23 300	0.0432	126
2ª SECCIÓN				
De Pan de Azúcar á Chumbamuy (1705)	56.00	30 000	0.05	232
3ª SECCIÓN				
De Chumbamuy á Capira (1044).....	760.40	25 900	0.03	502
4ª SECCIÓN				
De Capira á Cambao (294).....	650.00	17 070	0.038	294
	2 473.00	96 270		1 154
A deducir la parte ya construida del Roble á Agualarga		6 270		
Queda por construir.....		90 000		

Figura 130 - Características del camino de Cambao presentadas por Le Brun

En 1891, el Gobierno Nacional cambió el sistema de mantenimiento del camino y decidió suscribir un contrato con un único responsable de la conservación de su totalidad y, al efecto, contrató al mismo Crespo el 6 de

junio, una vez se retiró de la Superintendencia⁵⁶². El contrato, renovado el 26 de octubre de 1892 bajo el No. 79, contemplaba un pago fijo mensual de \$ 4.000 que lo eximía de atender aquellas reparaciones derivadas de caso fortuito (lo que hoy se llama atención de emergencias) que exigieran un desembolso mayor de \$ 500, las cuales debía enfrentar el gobierno nacional, bien mediante administración directa o bien a través de contratos puntuales.

El 25 de julio de 1893 el diario bogotano *El Relator* publicó el informe que el ingeniero Enrique Morales rindió al ministro de Fomento el 7 de ese mes como resultado de la comisión que este le confirió para trasladarse al camino de Cambao con el fin de examinar el derrumbe en el sitio de El Rosario y, además, el estado de toda la vía. Este informe también se encuentra en la revista *Anales de Ingeniería* No. 68 (pp. 225-229), de agosto de 1893. En relación con el estado de la vía, dice Morales que el piso se puede dividir en cuatro calidades: (1) macadamizado, (2) refaccionado con cascajo, (3) naturalmente firme y (4) de mala calidad:

“De la primera hay unos 11 kilómetros que es la distancia entre Los Alpes y El Trigo. Esta calzada fue construida por contrato que hizo el Gobierno Nacional. Está en bastante buen estado, y por ella ruedan con facilidad los carros en ambas direcciones.

De la segunda calidad habrá poco más o menos unos 8 kilómetros, y comprende diversos trayectos que han sido reparados con buen material en tiempos anteriores, o por el actual contratista para la conservación. También dan paso fácil a los carros, aunque, como es natural, su estado es inferior al anterior.

De la tercera calidad habrá 25 kilómetros, que comprenden diversos trayectos, de los cuales el terreno es de areniscas blandas o de conglomerados silicosos,

⁵⁶² Resulta inexplicable que encontrándose el camino de Cambao a cargo de la Nación desde marzo de 1888, la Asamblea de Cundinamarca continuara considerándolo departamental. El numeral 9° del artículo 2° de la ordenanza número 37 del 4 de agosto de 1888, dice que es una vía central del Departamento “*La de Cambao, que, partiendo de Los Alpes, termina en el río Magdalena, en el puerto de Cambao (Aldania)*”. Incluso, hasta le nombró una Junta Administradora. El error o intromisión indebida se siguió presentando: En el numeral 22 del artículo 22 de la ordenanza 21 del 21 de junio de 1894, la Asamblea volvió a incluir, como “*vía de cargo del departamento*”, “*La de Cambao, que va de Los Alpes al Puerto de Cambao, sobre el río Magdalena*”. Al menos, esta mención deja ver que en 1894 el término *Aldania* ya no formaba parte del léxico geográfico del Departamento

con los cuales se ha obtenido un piso muy elástico, resistente y permeable. Este piso se presta en toda época del año para el paso de carros, y quizá por esta razón es que de él hay varios trayectos muy angostos y aun muy peligrosos, ya por lo elevado de los precipicios, ya por la carencia de parapetos del lado del valle. También hay otros en donde las aguas lluvias corriendo por sobre el camino han lavado las capas de arena y descubierto puntas de roca y de grades piedras que mucho dificultan el paso de los carros.

A la cuarta calidad pertenece el resto del camino, o sea unos 49 kilómetros, y comprende los terrenos compuestos de arcillas, margas y esquistos arcillosos. En esta clase es donde se presentan con frecuencia resbalamientos del terreno favorecidos por la penetración de las aguas, y donde se forman lodazales que imposibilitan el tráfico en carros, a lo menos hasta el boquerón de Chumbamuy, o sea en los últimos 45 kilómetros del río para arriba. Reconozco que con semejante piso, un tráfico mediano y lluvias continuas es muy difícil conservar un camino en buen estado durante el invierno; y el remedio consistiría en consolidar el piso con cascajo, que por fortuna se encuentra en la vía, de primera calidad, y mantener corrientes y limpios todos los desagües y cunetas. La limpieza de las cunetas deja mucho que desear, y hacen falta muchísimos caños transversales con los cuales se secaría el camino y se impediría que las aguas corrieran, en ocasiones, largos trayectos sobre la vía, ablandándola y preparándola para formar un lodazal al paso de la primera rueda o animal cargado”.

Más adelante, dice Morales que “Los puentes son la parte del camino que más deja que desear. Hay varias quebradas de significación, como las de Muchagua y Santa Rosa que carecen de puente, y una multitud de corrientes pasan sobre el camino sin un empedrado artificial. Hay puentes con estribos en piedra, otros en que los estribos son horquetas de madera, y otros en que el terreno natural sirve de apoyo; pero la mayoría tiene su parte pensil compuesta de varas o vigas al natural y de la madera que se halla a la mano, sobre las cuales se echa luego tierra o cascajo. No es pues, raro, que semejantes obras sean de corta duración, que quizá no pase de un año. (...) Repito que hacen falta infinidad de desagües transversales y que muchos de los que vi no estaban en buen estado. Añadiré que vi construyendo uno o dos desagües por un sistema más racional, con muros y tapas de piedra que soportan algún terraplén”.

Tras estas observaciones generales, el informe describe el derrumbe de *El Rosario* que afectaba una longitud de 110 metros y propone la apertura de una variante para superarlo, presenta el presupuesto de la obra y advierte que *“puede suceder que abierto el camino en las condiciones que propongo, continúe el derrumbe en uno de los próximos inviernos, pero ya será en menores proporciones, y como el talud superior irá mejorando, al fin se detendrá, y siempre se podrá restablecer el camino con poco costo”*. También estudió Morales el derrumbe de *Caracolí* cuya longitud de afectación era de 225 metros, dejó trazada sobre el terreno una variante que podía construirse como camino carretero y presentó el presupuesto correspondiente.

El informe finalizó diciendo que *“No hay duda de que de los caminos que unen a Bogotá con el río Magdalena este es, de los que conozco, el que presenta mayores ventajas para el transporte de mercancías y de pasajeros; en cambio, es el que exige mayores gastos de conservación, por la circunstancia de estar excavado en las laderas de la cordillera, con lo cual queda dicho que exige vigilancia permanente y muy especialmente en las épocas de invierno. Creo, por tanto, que mientras no se resuelva el ineludible problema de comunicar a Bogotá con el Magdalena por medio de un ferrocarril, el Gobierno hará bien en mejorarlo y conservarlo en tal estado que sirva para el paso de vehículos de ruedas; sólo con esta condición vale la pena de sacrificios que su conservación impone al Tesoro Público”*.

En su edición No. 947 del 11 de diciembre de 1893, *El Correo Nacional* incluyó un artículo titulado *“Carretera de Cambao”* que comienza presentando un recuento de la vida de este camino y luego cuestiona la manera como se contrató a Crespo: *“no sabemos si tales contratos se han hecho previa licitación pública, e ignoramos también si el señor Crespo tiene conocimientos especiales que movieran al gobierno a contratar con él sin tal formalidad o requisito”*. También, resaltó el hecho de que no obstante la enorme suma pagada a Crespo, *“el camino va desapareciendo, y para retardar la catástrofe, el Gobierno ha tenido que gastar en varios pagos hechos al señor Francisco Wills como \$ 4.000 para reparaciones cuyo costo pasa de \$ 500, algunas de ellas ocasionadas por desaciertos del encargado de conservar la vía”*. En realidad, la orden de trabajo que se asignó al señor Wills por resolución 35 del 18 de agosto de 1893 del ministro de Fomento, fue por \$ 5.500 y tenía por objeto la reparación de la carretera en los derrumbes de Iló y Altagracia, *“dando al camino cinco metros de anchura en los trayectos de que se trata”*.

Con posterioridad a la publicación del artículo en *El Correo Nacional*, el 27 de abril de 1894 el ministro expidió la resolución No. 7 ordenando una nueva reparación en el paso de Iló por administración directa y nombrando como inspector de los trabajos a José de F. Fuentes, con un sueldo mensual de \$ 200, a la vez que ordenando *“al Sr. General José Vicente Crespo, contratista para la conservación de la carretera de Cambao, poner a disposición del Sr. Fuentes los peones y la herramienta necesaria para esta reparación”*. Fuentes removió el derrumbe, según lo cuenta una nota publicada el 12 de julio siguiente en la edición No. 1.098 del mismo diario.

El artículo de diciembre de 1893 fue crítico tanto con la contratación de Crespo como con el estado del camino; incluyó algunos pasajes del informe de Enrique Morales, y finalizó diciendo que *“Como corroboración del mal estado de que hemos hablado, llamamos la atención al hecho muy significativo de que los señores Kopp y Luis Santamaría y Compañía han tenido que emplear en composiciones, por su cuenta, y como particulares, más de \$ 1.000”*.

Modesto Garcés, quien en la década siguiente sería el primer ministro de obras públicas de Colombia, leyó un discurso el 21 de mayo de 1894 en la Sociedad de Ingenieros de Caracas que, en uno de sus apartes, dice: *“Como Bogotá tiene 2.630 metros de elevación sobre el nivel del mar, esa línea férrea (se refería al Ferrocarril de la Sabana) está, pues, sobre la cumbre de los Andes. Para construirla fue preciso hacer una carretera (sic) provisoria de más de 100 kilómetros, desde un puerto del río Magdalena llamado Cambao, situado a m s de 30 kilómetros arriba de Honda. Por esa carretera se subieron los rieles, los vagones, las locomotoras y muchas otras máquinas de servicio y de los talleres del Ferrocarril, y ha quedado como vía transitable hasta por vehículos de ruedas, en tiempo seco, para ir a Bogotá”*. El texto completo del discurso se encuentra en el No. 79 de los Anales de Ingeniería de la SCI, de julio de 1894.

Dos años más tarde, el 13 de mayo de 1896, el ingeniero Nepomuceno Santamaría fue comisionado por el Ministerio de Hacienda para evaluar el trabajo de mantenimiento a cargo de Crespo. Santamaría envió su informe al ministro el 8 de junio siguiente⁵⁶³ dando cuenta, en primer término, del estado

⁵⁶³ NEPOMUCENO SANTAMARÍA, *“Carta dirigida al Ministro de Hacienda el 8 de junio de 1896”*, pp. 125-134 del informe del jefe de la Sección 5 , incluido en el Informe del Ministro de Hacienda de la República de Colombia al Congreso Constitucional de 1896, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, Bogotá, 1896. El

en que encontró el camino. Mencionó que carros y bestias andaban con dificultad, y que el movimiento, si bien no estaba interrumpido, en algunos pasos era necesario transbordar la carga de los carros a bestias debido al mal estado de esos tramos. También, dejó constancia de que el ancho medio del piso era de cuatro a cinco metros, aunque en muchas partes sólo alcanzaba tres, lo que hacía que las ruedas externas de los carros circularan sobre el cauce de las cunetas, destruyéndolas completamente. Consideró Santamaría que mientras el ancho del camino no fuese de ocho metros, como el de la vía entre Los Manzanos y Agualarga, no se podrían conservar los desagües laterales, y el camino sufriría daños constantes por ese defecto.

Santamaría también describió en su informe las modificaciones o reparaciones que juzgaba prioritarias para mantener el tránsito permanente en el camino. Dar solución definitiva a los sitios en los que la atención de emergencias era recurrente fue una de sus recomendaciones. La ejecución de cortes y la construcción de algunas variantes fue la solución que propuso.

Dedicó un capítulo a describir cuál sería el mejor sistema para conservar el camino en buen estado de servicio. La falta de cunetas y desagües transversales era, a su juicio, la causa detonante de la rápida destrucción de la calzada, en especial en los tramos donde esta no alcanzaba siquiera cuatro metros de ancho. Por lo tanto, dice el informe que *“la primera necesidad que hay para sostener el camino es la de darle el ancho conveniente y establecer los desagües a cortas distancias”*. Finalmente, recomendó que, para facilitar los trabajos de mantenimiento sobre la calzada, se adquirieran 500 o 1.000 metros de rieles del sistema portátil ideado por Paul Decauville en 1875, con su dotación de carros de vuelco para facilitar la conducción de los materiales (figura 131), compra que nunca se realizó.

texto de la carta de Santamaría también se encuentra en las páginas 246-256 de los Anales de Ingeniería Nos. 94-95, de junio y julio de 1896



Figura 131 - Vagonetas Decauville usadas en la construcción del ferrocarril de Ambalema⁵⁶⁴

El informe de Santamaría terminó con una verificación del cumplimiento de las cláusulas del contrato de Crespo, que había comenzado el 1 de enero de 1893 y tenía como fecha de fenecimiento el 31 de diciembre de 1896. Comparando la ejecución con las obligaciones, el ingeniero concluyó que Crespo venía cumpliendo aceptablemente el contrato y que aún disponía de plazo para realizar las actividades que se encontraban pendientes. Las palabras finales de su informe pusieron de relieve el verdadero significado que tuvo este camino, independientemente de su modestia:

“Es preciso tener en cuenta para juzgar la importancia del camino de que me ocupo, que sin él no tendríamos probablemente los ferrocarriles de la Sabana, el Acueducto, la luz eléctrica y otras mejoras que es seguro que todos aplaudimos”.

Las noticias sobre las posibilidades del camino carretero traspasaron las fronteras a poco de su apertura. En la página 92 del boletín No. 33 del *Bureau of the American Republics*, publicado en Washington en enero de 1892, dice: *“... las cargas pesadas se transportan por vapor hasta Cambao, que es un punto aguas arriba de Honda, y de allí se llevan a Bogotá en carros de yunta. Por este camino se consume mucho más tiempo y los fletes son muy elevados”.*

⁵⁶⁴ “En confianza”, Artículo publicado en la revista “Bogotá Ilustrado”, Serie 1, Número 4, pp. 51-54, Bogotá, 28 de febrero de 1907

El 28 de septiembre de 1896, el número 9 del periódico bogotano *El Tío Juan* informó que por el camino se había movilizado una caldera para locomotora, de 460 arrobas, con destino al Ferrocarril del Norte (figura 132).



Figura 132 - Noticia publicada en *El Tío Juan* el 28 de septiembre de 1896

Cumplido el contrato de Crespo, el Ministerio de Hacienda, a cuyo cargo se encontraba el camino, determinó que los trabajos se organizaran otra vez por administración y, vaya suerte, escogió al mismo Crespo como administrador. Desafortunadamente, éste falleció poco tiempo después y el Gobierno designó en su reemplazo al ingeniero Delio Cifuentes Porras, quien tuvo un ejercicio muy difícil. Los inviernos y la mala situación del Tesoro desmejoraron notoriamente el mantenimiento y retardaron la ampliación de la vía. La falta de recursos para el pago de los trabajadores se hizo tan dramática, que llevó a pedir del Ministerio de Guerra su concurso a través de un cuerpo de zapadores, pero nada se consiguió, pues a pesar de que el ministro fingió tener buena voluntad, se excusó de satisfacer la petición debido, según respondió, a circunstancias especiales del momento y a que le pareció muy difícil el pago puntual de las raciones de la tropa en un punto lejano de la capital, lo cual podía ocasionar perjuicios al Ejército. Entonces, los trabajos continuaron bajo la dirección de Cifuentes con un número tan escaso de trabajadores, que en algún momento solo hubo 32 peones repartidos en ochenta kilómetros, lo que daba a los usuarios la impresión de que nadie estaba trabajando en la vía. El

estado del camino había decaído tanto, que la Asamblea de Cundinamarca dictó la ordenanza número 15 del 24 de junio de 1898, autorizando al gobernador para contratar con el Gobierno Nacional su administración y conservación *“sobre la base expresa de que la Nación suministre con expresa puntualidad los fondos necesarios para ello”*, propuesta que no cuajó ante la insuficiencia de fondos del gobierno. Sorprende que el departamento de Cundinamarca, que tan mal atendido tuvo el camino de occidente desde que se hizo cargo de él en los años sesenta, se postulase para conservar el de Cambao.

El jefe de la Sección Quinta del Ministerio de Hacienda, encargado del ramo de caminos, manifestó en julio de 1898 que *“los esfuerzos hechos para que la carretera preste con alguna regularidad los servicios de tráfico a que está destinada, y para evitar que se pierdan por falta de recursos posteriores las ingentes sumas de dinero que cuesta al erario la conservación de aquella vía, constan en las Resoluciones y comunicaciones que con tal fin se han expedido, sin que hayan producido otro resultado que el de impedir que el camino se aniquile completamente”*⁵⁶⁵.

La vía se siguió atendiendo de manera muy precaria por el sistema de administración hasta el 23 de enero de 1899, fecha en la que fueron aprobados por el Poder Ejecutivo los contratos que el Ministerio de Hacienda había adjudicado, en licitación pública, el día 28 de noviembre de 1898, a los señores Rafael Uribe C., Arístides Molina, Abraham Millán y Alejandro Vélez, para la conservación de cada uno de los cuatro trayectos en que, para el efecto, se dividió el camino, atendiendo la opinión del ingeniero inspector.

En la misma fecha de aprobación de los contratos se creó, por decreto No. 7, el empleo de inspector de la carretera, previa supresión del de Administrador, y fue nombrado para su desempeño Rafael Uribe. Los trabajos de la vía durante el tiempo de vigencia de estos contratos estuvieron bajo la vigilancia de Uribe, cuyos informes semanales indican que consistieron en ampliaciones de la vía, desagües, composición de hoyos y reparación de algunos puentes y pontones.

⁵⁶⁵ *“Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1898 por el Ministro de Hacienda”*, Imprenta de Eduardo Espinosa Guzmán, Bogotá, 1898

Tan pronto como comenzó la *Guerra de los Mil Días*, o sea el 19 de octubre de 1899, se ordenó al inspector que pusiera en conocimiento de los contratistas que, en atención a las circunstancias bélicas, se había resuelto suspender temporalmente los trabajos en la vía. Finalmente, y ante el agravamiento de la situación de orden público, el Ministerio optó por rescindir los contratos el 12 de noviembre siguiente.

El día 28 de octubre anterior se había comisionado al inspector para que organizara tres cuadrillas de 10 obreros y un sobrestante cada una, con el fin de atender los desagües y las reparaciones urgentes en los puntos más expuestos a dañarse por causa del invierno. Los trabajos emprendidos en virtud de esa orden comenzaron el 13 de noviembre (el día siguiente a la rescisión de los contratos) y se sostuvieron hasta el 13 de enero de 1900, cuando se suspendieron del todo por falta de obreros y carencia de fondos para continuarlos. Durante este tiempo y, según los informes del inspector, quedó expedito el paso para carros hasta el puente de Quebrada Seca, distante quince kilómetros del puerto de Cambao, en tanto que el tránsito entre estos dos sitios quedó interrumpido para dichos vehículos, debido a la destrucción completa del puente que había sobre la quebrada.

Unos días antes del estallido de la guerra, el presidente de la República expidió el decreto 491 del 16 de octubre de 1899, por medio del cual se dispuso el establecimiento de un derecho de peaje en el camino nacional de Cambao, sobre los artículos y vehículos que por él transitasen; y tres meses después, el 10 de enero de 1900 firmó el decreto 623 estableciendo tres aduanillas para el cobro del peaje, cuyos recaudos serían destinados a la conservación y mejora del camino. Por supuesto, dada la coyuntura de la guerra, estos decretos no surtieron efecto alguno. Tanto fue así, que el 1 de marzo de 1900 el inspector dio cuenta al Ministerio de la suspensión de los trabajos e informó que el estado de la vía era lamentable, pues además de la falta del puente de Quebrada Seca y del daño de algunos pontones en los puntos de Caracolí, Vueltas del Infierno, Vianicito, Iló, Altagracia y Peñanegra, el camino estaba obstruido por hundimientos y derrumbes.

Unos meses después, mediante nota del 27 de junio, el Ministerio ordenó al inspector Uribe trasladarse de inmediato a la vía para examinar los daños existentes y presentar un informe sobre las reparaciones que fuera necesario emprender con mayor urgencia, en especial en el puente de Quebrada Seca.

Uribe manifestó la imposibilidad de cumplir la comisión por el peligro que corría su persona a causa de estar ocupados varios lugares del camino por las guerrillas que se habían estacionado allí desde principios de la guerra. En respuesta a su negativa, el Ministerio determinó suspenderle parcialmente el pago de la mesada a partir del 23 de noviembre.

Prueba del mal estado en que se encontraba el camino en aquel momento aparece en el informe rendido al *Bureau of Foreign Commerce* de los Estados Unidos por el cónsul general en Bogotá, A. M. Beaupré, el 10 de noviembre de 1900⁵⁶⁶. Refiriéndose al transporte de la maquinaria y equipos importados por la Cervecería Bavaria, manifestó: *“Aunque la maquinaria y los equipos vinieron desarmados y en piezas, estuvieron año y medio por el camino. Como algunas de estas piezas pesaban hasta 3.000 libras, no fue posible subirlas por el camino ordinario de Honda a esta ciudad, sino que fueron enviadas hasta Cambao, puerto sobre el Magdalena aguas arriba de Honda y, desde allí, se trasladaron en carros de yunta. El camino de Cambao no se encuentra en buenas condiciones durante todo el año, y como la maquinaria llegó allí en plena temporada lluviosa, la que destruyó casi por completo el camino, la empresa (Bavaria) se vio obligada a reparar y reconstruir a sus expensas una parte del mismo. La maquinaria se colocó en carros tirados por cuatro o seis bueyes, pero se debía descargar en los pasos más malos del camino y arrastrarla empleando cables y poleas”*. La figura 133 muestra un carro de yunta del tipo referido por Beaupré.

⁵⁶⁶ A. M. BEAUPRÉ, “Colombia”, página 807 del informe contenido en *“Commercial relations of the United States with foreign countries during the year 1900”*, Volume I, Issued from the Bureau of Foreign Commerce, Department of State, Washington, 1901



Figura 133 - Carro de yunta de seis bueyes subiendo equipo pesado por la cordillera andina⁵⁶⁷

10.7 De camino carretero a carretera

Un par de años después de los eventos recién referidos y considerando la importancia que había adquirido el camino para el desarrollo de la capital y a la vista del lamentable estado en que se encontraba, algunos industriales y comerciantes locales se interesaron, antes de la finalización de la guerra (terminó el 21 de noviembre de 1902), por acometer su mantenimiento y, al efecto, emprendieron operaciones de cabildeo ante el Ministerio de Hacienda para obtener la administración de la vía. Dos grupos, uno nacional y otro extranjero, presentaron propuestas en pos del contrato y el debate fue particularmente agrio, debido al partido que tomó el principal periódico de la ciudad, *El Nuevo Tiempo*, en favor de la propuesta local. El 5 de agosto de 1902, este diario publicó un artículo, titulado “*Mejoras materiales*”, en el que un articulista identificado como Z, manifestó su rechazo a las empresas extranjeras a las que tildó de esclavistas y expoliadoras de los escasos recursos de riqueza del país. En otro artículo, publicado el 25 de agosto, bajo el título “*Carretera de Cambao*”, el diario manifestó su satisfacción por el memorial que había enviado el 4 de julio anterior al Ministro de Hacienda el grupo de capitalistas locales interesados en establecer una junta para administrar el camino y su bodega. El memorial estaba firmado por la flor y nata de la industria, los servicios y el comercio de la ciudad (figura 134).

⁵⁶⁷ PHANOR JAMES EDER, “*Colombia*”, T. Fisher Unwin, London, Leipsic, 1913

Bogotá, 4 de Julio de 1902.
 Sr. Ministro.
 Gerente del Ferrocarril de la Sabana, *Alejandro Osorio*—Compañía de Energía eléctrica, *Samper Brusk & C^a*—Pp. *Juan M. Dávila, Julio E. Pérez*.—Por la Elaboradora, *Rufo Gutiérrez, Facundo Vargas*.—Por Heredia y C^a, *Guillermo Durana*. Compañía de Molinos de trigo—Fábrica de papel y Fábrica de ladrillo, *Jorge Roa*—*Luis M. Ascuénaga & Hijos*—Compañía Colombiana de productos químicos, *Lorenzo Codazzi*—Compañía manufacturera de Chocolate de Chaves, *Enrique Chaves B*, Gerente—Por el Molino americano, *B. Gaitán*—El Molino de San Jorge, *Quintana & C^a*—Por el Ferrocarril del Sur, *Guillermo Torres*—Por la Compañía del Acueducto de Bogotá, *Simón B. Jimeno*—*Juan B. Colstey & C^a*—*Echeverri Hermanos*—*Guarín & Sáenz*—*Zapata & C^a*—*Quijano Wallis, Vargas & C^a*—*Rafael Balcázar C.*—*Manuel José Uribe & C^a*—*José Bonnet*—*Alexander Koppel & C^a*—*B. A. Martínez & C^a*—*Francisco Sáenz P.*—*Bernardo Pizano E.*—*Restrepo Hermanos*—*Ignacio de la Torre H.*—*Francisco A. Gutiérrez*—Pp. *A. Joute, Joseph Joute*—*S. Ira Otero Hermanos*—*José María Vargas C.*—*Samper Uribe & C^a*—*Garcin & Richard*—Pp. *Peterra Gamba & C^a*, *Fortunato Pereira Gamba*—*Ferguson, Noguera*—*José F. de Fuentes*—*Francisco Vargas*.

Figura 134 - Firmantes del memorial dirigido al Ministro de Hacienda el 4 de julio de 1902

El viernes 12 de septiembre, *El Nuevo Tiempo* publicó en su número 99 otro artículo, con el mismo nombre del anterior, en el que dio cuenta de la existencia de las dos propuestas, mencionando que la segunda, de empresarios europeos, ofrecía adicionalmente la implantación de un servicio de vehículos de tracción mecánica en la vía y que, además, su representante en Bogotá había dirigido una carta a los firmantes de la propuesta nacional pidiendo que se manifestasen sobre la conveniencia o inconveniencia de implantar ese sistema de transporte en el país. En aquel momento, solo había constancia de la existencia de un automóvil en Colombia, el cual reposaba averiado en el garaje de Carlos Coriolano Amador tras recorrer unas pocas cuadras de Medellín en octubre de 1899.

Aunque el artículo del diario daba inicialmente la sensación de fomentar una discusión amplia, imparcial y desapasionada del asunto entre los dos proponentes, manifestó en seguida su rechazo al foráneo empleando argumentos bastante perversos o poéticos si se quiere: *“nos dirigiremos a los capitalistas europeos que han escogido este desgraciado país para sembrar semillas de progreso con preferencia a sus inmensos territorios coloniales, con el objeto de disuadirlos de su intento por ahora, no suceda que la cosecha sea de espinas y de sonrojos para nuestra Patria –como aquí se ha visto con dolorosa experiencia– y de decepciones y de desprestigio para ellos. (...) Insistiremos en desarrollar esta faz de la cuestión, porque si bien las mejoras que proyectan establecer los empresarios europeos son en sí mismas de indiscutible calidad tratándose de países regularizados, pasan a la categoría de sueños fantásticos al hablarse de introducirlos a países dementes como el nuestro”*. Más adelante, manifestó abiertamente su desprecio por el negocio de los automóviles del que dijo que era *“tan excelente como se quiera, pero importuno y prematuro”*, y remató afirmando que lo importante por el momento era la reparación del camino de Cambao y que adelantarla con el grupo nacional traería consigo enormes ventajas.

A este artículo dio respuesta Julio J. Dupuy, el representante local del proponente europeo, la cual fue publicada en el número 104 del mismo diario, el día 18 de septiembre de 1902. Su carta, muy extensa, concluye: *“Compendiando, tenemos que nuestros adversarios ofrecen en suma hacer con auxilio del gobierno, en una u otra forma, lo que reza la cláusula (f) de nuestro proyecto, y que nosotros ofrecemos, sin auxilio alguno, hacer lo mismo, en el mismo tiempo y, además, una carretera como la que la ley ha ordenado, y establecer un sistema de transportes por tracción mecánica (no decimos automóviles, pues el sistema se determinará en Europa de acuerdo con los últimos adelantos), como el comercio y las industrias lo requieren”*.

En otro artículo que había publicado el diario el día anterior (17 de septiembre), dijo su autor: *“Porque no hay que hacerse ilusiones con las promesas que acompañan el proyecto que combatimos: automóviles y carros, por muy resortados que estén, no se avienen hermanablemente con esa peligrosa cornisa llamada Carretera de Cambao. Desde aquí vemos las trullas desbandarse por los insondables precipicios a falta de burladeros para ampararse de la acometida de una máquina que en solo ocho horas salvará las*

veinte leguas del trayecto. Por consiguiente, los carros quedarán fuera de combate al primer encuentro: bueyes y caporales buscarán otra ocupación, y el peaje, que parece justificarse para la reparación de los daños que causarán al macadam estos vehículos, se seguirán cobrando". Más cartas y artículos sobre el asunto, la gran mayoría contrarios a la propuesta de Dupuy, publicó *El Nuevo Tiempo* en los días siguientes.

Finalmente, el gobierno se decidió por la propuesta de los empresarios locales y el 8 de octubre de 1902 dictó el decreto 1.504 poniendo la reparación y conservación de la vía de Cambao en manos de una junta autónoma, compuesta por cinco miembros: Alejandro Osorio, Julio E. Pérez, Guillermo Torres, José María Samper B. y Bernardo Pizano E⁵⁶⁸. El decreto 244 de 1903 facultó a la junta para establecer en la carretera hasta tres aduanillas con el fin de cobrar en ellas el impuesto de peaje que la junta tuviese a bien fijar, previa aprobación de la tarifa respectiva por el Gobierno. Después, la Ley 48, del 30 de octubre del mismo año, declaró la carretera de utilidad y necesidad pública y determinó que sería administrada desde el 1 de enero de 1904 por una junta semejante a la establecida en el decreto 1.504 de 1902, pero con la obligación de renovar por lo menos la mitad de su personal cada año. Más adelante, la Ley 44 del 19 de noviembre de 1904 reformó la anterior y determinó que la Junta sólo quedase compuesta por tres miembros de libre nombramiento y remoción del Poder Ejecutivo.

En una entrevista publicada en *El Nuevo Tiempo* en los primeros días de septiembre de 1904, aunque seguramente hecha varias semanas antes (en todo caso cuando ya estaba operando la Junta), José Manuel Pérez, superintendente e ingeniero jefe del Ferrocarril de la Sabana, manifestó que el estado del camino de Cambao era *deplorable* desde el mismo puerto, que carecía de desagües, que las lluvias habían hecho grandes daños en él y que los puentes estaban en pésimo estado (figura 135).

⁵⁶⁸ LA CONSTITUCIÓN. DIOS Y PATRIA, "*Carretera de Cambao*", página 71, Año I, Número 18, Bogotá, viernes 14 de noviembre de 1902

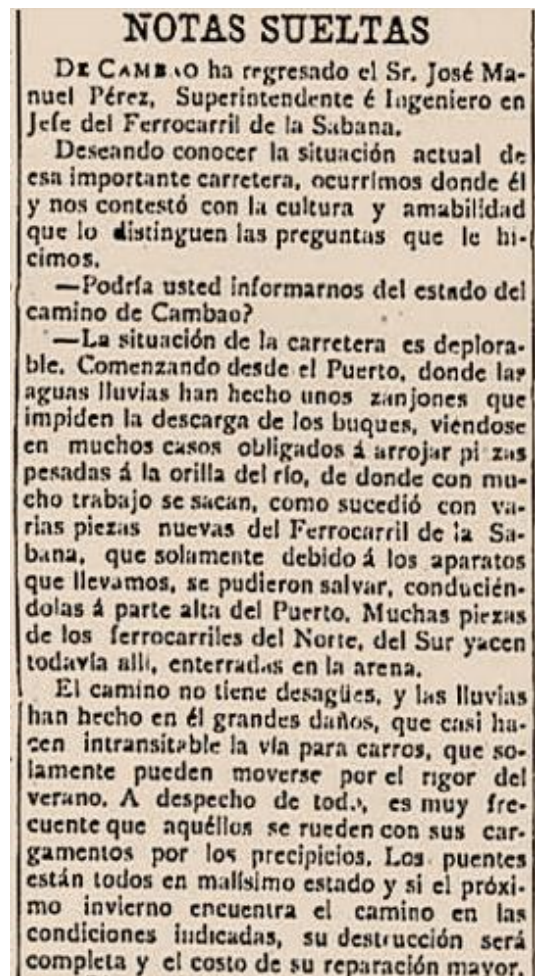


Figura 135 - Primera parte de la entrevista con José Manuel Pérez sobre el camino de Cambao en 1904

Al ser preguntado sobre los trabajos que a su juicio requería la vía, Pérez respondió que había escuchado que el Gobierno pensaba enviar *“algunos batallones al mando del hábil General Arzayús quien, ayudado por competentes ingenieros, podrá comenzar haciendo una reparación ligera de todo el camino para que no se suspenda el tráfico de carros y puedan éstos ayudar al acarreo de los materiales que se necesitan para la absoluta reparación”*.

Estas respuestas, entregadas por un funcionario sobre quien no cabía ninguna sospecha, pues el buen estado del camino era fundamental para el éxito de su trabajo, ya que por él subían los repuestos requeridos para el funcionamiento del ferrocarril a su cargo, dejan ver que el accionar de junta de notables bogotanos venía siendo muy deficiente a pesar del cobro de peaje en las aduanillas instaladas en el camino. Tan ajustados a la realidad estaban los

comentarios de Pérez, que un súbdito inglés que circuló por allí precisamente ese mismo mes de septiembre de 1904 dejó la siguiente impresión: *“Desde Cambao sale lo que, por cortesía, llaman camino carretero hasta la terminal ferroviaria de Facatativá en la Sabana de Bogotá. Las locomotoras y demás equipos pesados que se encuentran en la meseta fueron subidos, no se sabe cómo, por este camino. Como se dejó deteriorar completamente durante la guerra reciente, en el instante en que pasamos era prácticamente intransitable para cualquier cosa, excepto mulas”*⁵⁶⁹.

Tras el cambio de gobierno central, el nuevo presidente, Rafael Reyes, consideró necesario tomar medidas de mayor calado para salvar la vía de Cambao, y mediante el decreto 13 del 5 de febrero de 1906 suprimió su ineficiente junta administradora, asignando la dirección y administración del camino al Ministerio de Obras Públicas y Fomento creado el año anterior. Tan solo dos meses después, el 9 de abril de 1906, el ministro Modesto Garcés firmó un contrato con Tomás Germán Ribón, cuyo objeto fue la reconstrucción, conservación y mejora de esta carretera⁵⁷⁰ (figura 136). El contrato se elevó a escritura pública el 20 de abril en la notaría segunda de Bogotá, mismo día en que el ministro Garcés ordenó a Francisco W. Wiesner, hasta ese momento contratista encargado del mantenimiento del camino, entregar la vía a Ribón, según consta en una resolución publicada en el No. 12.627 del Diario Oficial⁵⁷¹. El contrato fue publicado en el No. 12.648 de este diario el 18 de mayo siguiente, publicación de la que no se alcanzó a enterar el señor Garcés, por cuanto había entregado su alma al creador el día 11 de mayo.

⁵⁶⁹ Ibidem 489, página 73

⁵⁷⁰ Aunque en el texto del contrato, el Ministerio dio el nombre de *“carretera”* a esta vía, era evidente que sus características físicas eran las de un *“camino carretero”*, de acuerdo con las definiciones que se presentan en la ELUCIDACIÓN de este texto. De todas maneras, en los párrafos que se transcriben entrecomilladas se ha respetado el término *“carretera”* usado en el contrato. Evidencia clara de que solo se trataba de un camino carretero y no de una carretera en sentido que define la AIPCR, se encuentra en el anexo del contrato donde se fijan las tarifas de peaje. Allí no se menciona ningún vehículo automotor (en ese momento, solo había media docena en todo el país), sino *“carruajes”*, *“carros de eje fijo”* y *“carros de resorte”*. Los dos últimos eran carros de yunta de acuerdo con la jerga usual para ese tipo de movilidad, términos que se hallan en disposiciones oficiales expedidas no solo en aquella época sino, incluso, décadas después

⁵⁷¹ El acta de entrega del camino se suscribió en Cambao el 8 de mayo de 1906

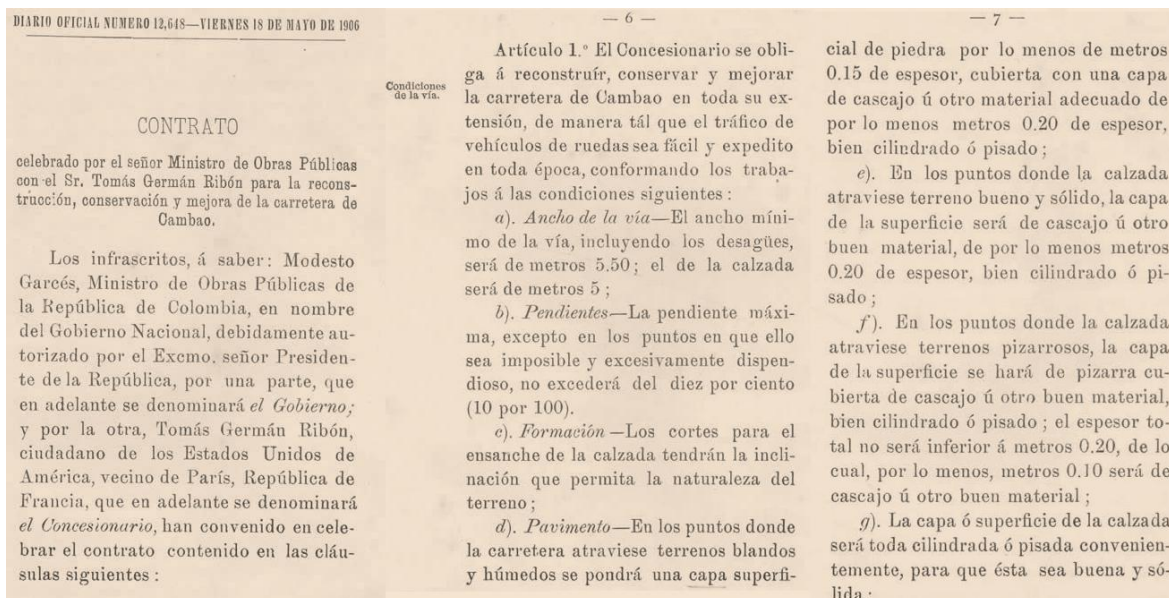


Figura 136 - Primeras páginas del contrato suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y Tomás Germán Ribón

El contrato con Ribón constó de veintidós artículos, el primero de los cuales obligaba al Concesionario a *“reconstruir, conservar y mejorar la carretera de Cambao en toda su extensión, de manera tal que el tráfico de vehículos de ruedas sea fácil y expedito en toda época”*, conformando los trabajos a las veinte condiciones técnicas mencionadas en el contrato, así como a la construcción de ocho obras de arte relacionadas en el documento.

El artículo segundo del contrato obligaba a Ribón a *“construir también una carretera de condiciones semejantes a las que reunirá la de Cambao, que ligue a esta con Beltrán o sus inmediaciones”*, así como a *“reparar la carretera desde Facatativá hasta empalmar con la de Cambao en Los Alpes, en las mismas condiciones que se han señalarlo para la de Cambao y a conservarla de igual manera”*.

Una vez terminadas las obras objeto del contrato, el Concesionario debería encargarse de su mantenimiento durante el período que estableciera el Ministerio, el cual no podía ser menor de cinco años, plazo durante el cual se le daba el derecho de fijar, dentro de ciertos límites, unas tarifas de peaje y bodegaje. La figura 137 muestra algunas de las primeras que se le autorizaron.

CARRETERA DE CAMBAO	
De conformidad con el final del artículo 14 del Contrato de 9 de Abril de 1906, celebrado con el Gobierno Nacional, regirá en la Carretera la siguiente	
TARIFA DE PEAJES	
Por cada carruaje	\$ 0.25 oro.
Por cada carro de eje fijo.	0.15 „
Por cada carro de resorte	0.10 „
Por cada carga de cerveza	0.12 „
Por cada carga de miel, panela ó anís	0.10 „
Por cada carga de maíz	0.05 „
Por cada carga de café, cueros ó caucho	0.10 „
Por cada animal cargado ó cabeza de ganado vacuno ó de cerda	0.02 „

Figura 137 - Algunas tarifas de peaje autorizadas en el camino de Cambao en 1906

En 1907, el camino de Cambao seguía siendo el preferido para subir las cargas de gran magnitud al altiplano. En su edición del 13 de febrero, el periódico X-Y-Z menciona que *“El Dr. Rafael Roca ha traído y tiene establecida en Facatativá una máquina trilladora de trigo cuyo peso total es de seis toneladas; trilla, avienta y separa de diez a quince cargas de trigo por hora. La máquina fue traída armada desde Cambao”*.

La revista *“Bogotá Ilustrado”* del 30 de marzo de 1907 incluyó un artículo titulado *“En El Empalme”*, donde da cuenta del *“espléndido paseo ofrecido por el Sr. D. Tomás G. Ribón al Sr. Dr. F. de P. Manotas, Ministro de Obras Públicas y Fomento, con ocasión de recorrer la carretera (sic) llamada de Cambao, desde Facatativá hasta El Empalme, modesta casa en donde tiene hoy el Sr. Ribón su centro de operaciones”*. El artículo, acompañado de varias fotografías de la selecta concurrencia al evento, de las cuales acá se incluye una (figura 138), termina diciendo que *“fiestas como esta, en donde se oficia en el altar del progreso para ensalzar la obra de reconstrucción nacional del Sr. General Reyes, representado allí por sus dignos Ministros de Obras Públicas, de*

Hacienda y de Guerra, son fiestas de verdadera civilización y marcan rayos blancos en la luz de aurora de este amanecer de nuestra patria”.



Figura 138 - Tomás Germán Ribón con algunos invitados al paseo⁵⁷²

Dos años después de este pantagruélico convite, el 12 de junio de 1909, el Ministro de Obras Públicas expidió una resolución declarando en mora a Ribón *“por haber incurrido en uno de los casos de incumplimiento expresamente determinados en el artículo 20 del contrato de fecha 9 de Abril de 1906, aprobado por el Consejo de Ministros y el Poder Ejecutivo en la misma fecha, y publicado en el Diario Oficial número 12.648 de 18 de Mayo de 1906”*⁵⁷³; y un par de meses más tarde, el 23 de agosto de 1909, se vio en la necesidad de declarar la caducidad del contrato y proveerse a la conservación provisional de la vía, debido a que *“el Concesionario no ha ejecutado acto alguno tendiente al cumplimiento de sus obligaciones que hubiera podido apartar al Gobierno del propósito de hacer uso del derecho adquirido para declarar caducado el contrato”*⁵⁷⁴. Del hecho dio cuenta al público la Gaceta Republicana No. 47 del 15 de septiembre siguiente (figura 139). Un mes después, el 16 de octubre, el No. 74 de la misma gaceta incluyó una noticia en su columna *Ecos* dando

⁵⁷² De izquierda a derecha: General Daniel Aldana, exgobernador e impulsor del camino carretero de Cambao; Mr. Le Febre, ingeniero del Ferrocarril de La Dorada; Benjamín Dussan Canals, inspector oficial de la carretera; A. Bateman, secretario privado del empresario; Tomás Germán Ribón, concesionario; Mr. Hekkins, ingeniero ayudante; Mr. Nowell, ingeniero administrador de la carretera de Cambao, y Mr. W. G. Boshell, superintendente de la empresa

⁵⁷³ *“Revista del Ministerio de Obras Públicas”*, No 8, pp. 552-554, Año 4, Bogotá, agosto de 1909

⁵⁷⁴ *“Revista del Ministerio de Obras Públicas”*, No 10, pp. 715-717, Año 4, Bogotá, octubre de 1909

cuenta de que *“murió en París el señor Tomás Germán Ribón, caballero muy conocido en esta ciudad y antiguo contratista de ferrocarriles y caminos carreteros”*. Ese mismo día, *El Nuevo Tiempo* notificó el óbito a sus lectores en estos términos: *“Dejó de existir en París el apreciable caballero bogotano don Tomás Germán Ribón, empresario al cual debe el país algunas obras notables”*.

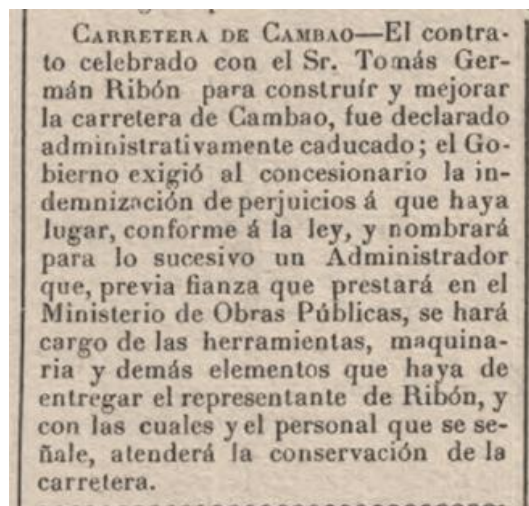


Figura 139 - Nota publicada en la Gaceta Republicana sobre la caducidad del contrato de Germán Ribón

En el mismo mes de octubre, la revista *Anales de Ingeniería* publicó en su No. 200 el cuadro con las distancias kilométricas entre Facatativá y Cambao que muestra la figura 140.

La ley 50 del 21 de septiembre de 1910, sobre vías de comunicación, determinó que a partir de su vigencia (26 de septiembre) todas las vías públicas nacionales de comunicación quedaran a cargo de los Departamentos o de los Distritos, con excepción de aquellas que se hubieren determinado por leyes especiales del Congreso de 1909 o de fecha posterior como obras a cargo del Tesoro Nacional; y fijando a las Asambleas Departamentales la función de determinar cuáles serían las vías que debían quedar a cargo exclusivo del respectivo Departamento y cuáles a cargo de los Municipios. Como el Artículo 7 de esta ley estableció que *“la Nación se reserva el derecho de dirigir y fomentar determinadas vías de comunicación, cuando a bien lo tenga”*, la Asamblea Nacional le asignó a la de Cambao la suma de cuatro mil pesos (\$ 4.000) a través de la ley 78 del 9 de noviembre de 1910.

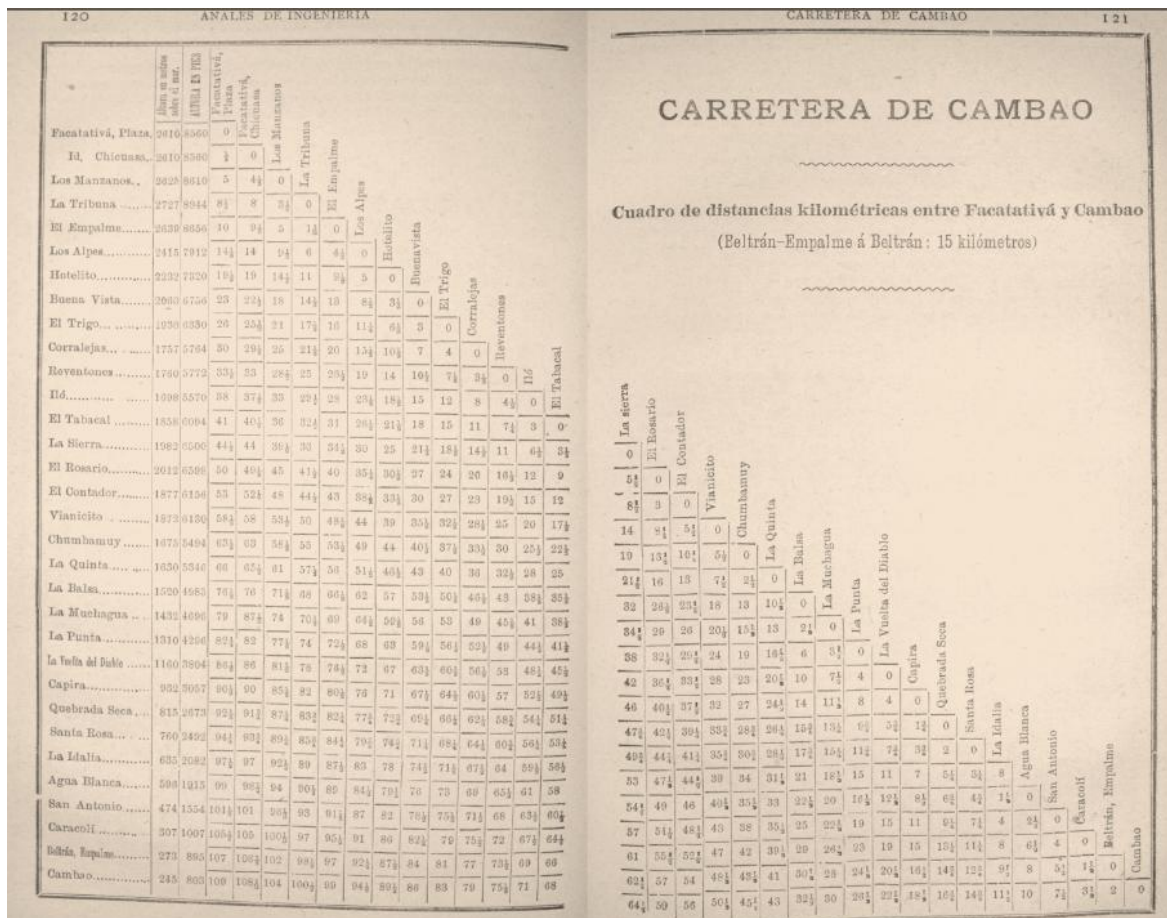


Figura 140 - Distancias kilométricas entre Facatativá y Cambao

Según menciona Enrique de Narváez⁵⁷⁵, la puesta en servicio del ferrocarril entre Girardot y Facatativá en 1909 afianzó en el criterio general del público la idea de que la unión de la altiplanicie con el río Magdalena estaba definitivamente resuelta. El tráfico se encauzó desde entonces por la vía de Girardot, el camino de Honda quedó reducido a una vía de interés simplemente regional y el de Cambao se abandonó.

La ley general de caminos de 1916, citada con anterioridad, no incluyó el de Cambao dentro de los nacionales a pesar de la importancia que había tenido en el desarrollo de la capital y del país en los años precedentes. El inciso d) del artículo 2° de esta ley determinó que *“La vía de Occidente, destinada a comunicar a Bogotá con Istmina y Quibdó hacia el Atlántico, pasando por Manizales, ...”* formaba parte del primer grupo de caminos nacionales. Como el inciso no mencionó el recorrido de esta vía dentro de Cundinamarca,

⁵⁷⁵ ENRIQUE DE NARVÁEZ, *“El ferrocarril de Cundinamarca, su historia, sus etapas, su importancia”*, El Tiempo, No. 6.426, páginas 1 y 4, Bogotá, lunes 19 de agosto de 1929

pudiera creerse que era por Cambao; sin embargo, el Artículo 15 de la ley 95 de 1919 se encargó de disipar cualquier duda: *“Para el camino que partiendo del Guarumo, en la vía nacional de Occidente, de que trata la Ley 70 de 1916, y pasando por El Brasil, Corregimientos del Distrito de Soledad, va a Manizales y Quibdó; por los puntos de El Paraíso y La Aurora, seis mil pesos (\$ 6.000)”*. En consecuencia, la abandonada vía de Cambao continuó a cargo del Departamento hasta que el artículo 2° de la ley 11 del 23 de septiembre de 1926 ordenó considerar como *“parte de la vía nacional de Occidente la carretera conocida con el nombre de Cambao, desde su arranque en el Municipio de Facatativá, pasando por Los Alpes y su prolongación hacia el Bajo Magdalena, hasta un punto situado frente a los puntos de La Dorada o Buenavista (Caldas)”* y la auxilió con la suma de quinientos mil pesos (\$ 500.000). Para dar cumplimiento a este mandato legal, el gobierno dictó los decretos números 1665 y 1691 del 8 y 14 de octubre del mismo año. Este último contempló que entre Facatativá y Chumbamuy la vía se sometiera a ensanche y afirmado, y de Chumbamuy a Cambao a reconstrucción, ensanche y afirmado. De acuerdo con información publicada en *El Tiempo* el 15 de enero de 1927, el ingeniero Carlos Cortés ejercía como director general de la obra, en tanto que los trabajos de construcción estaban a cargo de los ingenieros Emilio Ferulario y Ferdinando Marranghello de la misión técnica italiana, y de los ingenieros colombianos Julio Vengoechea, Eduardo Galindo y Jesús Sandoval; además, decía la nota que a la fecha *“hay dos mil trabajadores repartidos a lo largo de la línea y el gobierno está haciendo gestiones para poner tres mil obreros más, de manera de intensificar los trabajos lo más posible”*.

Posiblemente en respuesta a un editorial de *El Tiempo* del 9 de febrero, titulado *“¿Cuándo habrá salida por Cambao?”*, el Ministro de Obras Públicas envió una carta a los periódicos de Bogotá el 12 de febrero, dando cuenta del estado en que se encontraban los trabajos en la carretera (figura 141).

Estado actual de los trabajos en la carretera de Cambao

Hay dos mil trabajadores - Ventajas del sistema de tareas. - La carretera se dará al servicio dentro de cuatro meses. - La Ordenanza de Boyacá. - Optimismo del Ministro

En relación con el estado actual de los trabajos en la carretera de Cambao y el prospecto del gobierno para esa importante obra, el ministro de obras públicas, doctor Ospina Pérez, nos ha enviado la siguiente interesante comunicación:

Bogotá, febrero 12 de 1927
Señor director de EL TIEMPO.

Las últimas actividades de este despacho en relación con la carretera de Cambao han sido comentadas por la prensa de la capital, y muy especialmente por el diario que usted tan habilmente dirige. Como de los comentarios hechos pudiera deducirse una impresión un tanto premisa acerca del avance de esta obra, desde antes de mi salida para la Costa Atlántica, enviar a usted algunas aclaraciones para que, si usted las considera importantes, se sirva publicarlas en su periódico, ya que el asunto interesa sobremanera a los habitantes de Bogotá, Cundinamarca y Boyacá.

El ministerio de obras públicas no abandona su propósito de que la referida obra continúe desarrollándose en las mejores condiciones. La actual organización de ella permitirá, no obstante, no disponer por el momento de maquinarias ni elementos modernos, establecer el tráfico entre Bogotá y Cambao en automóviles y camiones ligeros dentro de unos tres o cuatro meses.

Cuenta hoy la carretera con dos mil trabajadores, sin incluir en este número los capataces y vigilantes de las cuadrillas. Los trabajos se han activado concentrando entre La Tribuna y Cambao, sin abandonar, naturalmente, el sector Cambao Bodegas de Bogotá.

Desearo el ministerio de obras públicas de implantar los métodos más eficaces, ordeno al ingeniero jefe, doctor Carlos Cortés, y al visitador de caminos nacionales, doctor Bernardo Casas, un viaje de recorrido a la línea, con el objeto de imponer el sistema de tareas que, como es sabido, es el que mejores resultados ha producido hasta hoy, en las obras nacionales, ya que permite aprovechar el mayor rendimiento y estímulo del obrero, consultando al mismo tiempo la justicia en la remuneración de éste. Dos mil hombres bien organizados, con una dirección hábil y entusiasta, y trabajando por el sistema de tareas acertadamente aplicado, valen por cuatro mil peones a jornal.

Respecto del pedido de materiales, es cierto que se han presentado algunas dificultades y dilaciones,

motivadas por la larga tramitación y requisitos a que están sometidas, dentro de la actual organización de la junta de licitaciones y del departamento de provisiones, esta clase de compras. Pero ya por fin se ha logrado verificar la adjudicación de los siguientes elementos y maquinarias: 10 camiones; 23.066 pies de alcantarilla metálica; 4 aplanadoras; una trituradora con rendimiento de diez toneladas por hora, y dos compresores con sus herramientas y accesorios. Se sigue activando la adjudicación de otros elementos, tanto en la junta de licitaciones, como en el departamento de provisiones, pues a este último hubo que encomendar algunos pedidos para salvar parte del saldo que quedaba en el presupuesto de 1926.

Es un deber de justicia manifestar que en las dilaciones habidas para la licitación de los materiales, no corresponde responsabilidad alguna a la contraloría, la cual, por el contrario ha prestado su concurso eficaz.

Con el objeto de que estos elementos lleguen a su destino lo más pronto posible, el ministerio ha impartido órdenes precisas y terminantes al embarcador oficial en Barranquilla y a los agentes fluviales y ferreos, a fin de que a tales elementos se les dé especial preferencia en los embarques y despachos.

Finalmente, el ministerio confía en que, dada la importancia de la obra de Cambao, no solo para Cundinamarca, sino para Boyacá, la ordenanza de este último Departamento que impide la salida de trabajadores boyacenses del territorio departamental sea reformada o derogada convenientemente por la asamblea próxima a reunirse o anulada por el Consejo de Estado, en el caso improbable en que Boyacá no lo haga. Obtenida esta derogatoria o reforma, podría elevarse el número de trabajadores, ya que Cundinamarca y el Tolima han dado un contingente apreciable.

Espero que estas declaraciones e informes destruyan el pesimismo que pueda haberse apoderado del público en relación con el avance y terminación de la importantísima vía de Cambao.

De usted muy atento servidor y amigo,

Mariano Ospina Pérez

Figura 141 - Carta del ministro Ospina, publicada el 13 de febrero de 1927

Un año antes de que la ley 11 de 1926 le diera al camino el estatus de nacional, el Congreso había manifestado algún interés por él. La ley 24 del 13 de febrero de 1925 destinó la suma de cincuenta mil pesos (\$ 50.000), a incluir en el presupuesto de la próxima vigencia, para la *“reparación y reconstrucción de la carretera de Cambao”*, suma que sería entregada, a causa de la jurisdicción, al Departamento de Cundinamarca por conducto de la Administración Principal de Hacienda. El texto de estas leyes deja ver que los congresistas no establecían distinción alguna entre carretera y camino carretero.

Una vez tuvo a su cargo el camino de ruedas, el Gobierno Nacional impulsó los trabajos para convertirlo en una carretera en el sentido ingenieril. Consciente de la importancia de esta vía, alrededor de la cual venía librando desde tiempo atrás una de sus más intensas campañas, la Cámara de Comercio de Bogotá acordó en sesión extraordinaria del 2 de marzo de 1927 conformar una comisión propulsora de la obra en los siguientes términos: *“Nómbrese una comisión propulsora de la obra denominada carretera de Cambao, la que estará integrada por cuatro miembros, con el objeto de que se entienda permanentemente con las autoridades nacionales y departamentales, a fin de conseguir el rápido avance de dicha vía y de visitar para tal efecto, con la mayor frecuencia posible, los trabajos de construcción y prolongación de la carretera para hacer todas las indicaciones que considere oportunas”*. En la sesión se determinó que la comisión estuviese integrada por cuatro de sus miembros: Antonio María Pradilla, Juan Antonio Montoya, Guillermo Escobar y Luis Cano.

La Sociedad de Agricultores de Colombia, también muy interesada en el proyecto, conformó una comisión con el mismo fin. Tres de los miembros de la Cámara, junto con dos representantes de la Sociedad de Agricultores y el doctor Emilio Cabrera, director de caminos nacionales, adelantaron una visita a la vía entre el 24 y el 26 de ese mes. El 24 salieron en automóvil a las siete de la mañana y llegaron a eso del medio día al alto de La Balsa, donde tomaron cabalgaduras y por todo el trayecto de la carretera llegaron ese mismo día a Cambao apenas entrada la noche. El día del regreso salieron de Cambao a las ocho de la mañana y llegaron a Bogotá a las doce de la noche, pues se detuvieron *“en todos los campamentos, presenciando pagos, viendo las diferentes organizaciones, mirando alcantarillas, en fin, inspeccionando muy pormenorizadamente toda la línea en construcción”*.

Según entrevista publicada en la primera página de la edición de *El Tiempo* del lunes 28 de marzo, Antonio María Pradilla, participante en la visita, manifestó su optimismo en relación con el avance de los trabajos y declaró que el principal problema consistía *“en el rompimiento del boquete que está sin construir entre un punto llamado el Alto de la Balsa, que queda un poco abajo de Chumbamuy y donde actualmente están localizados los trabajos de construcción, y otro punto llamado Los Algodones, situado a unos diez kilómetros de Cambao. Una vez hecha la explanación en este trayecto, que tiene una extensión de 31 kilómetros, se podrá pensar, entonces sí, en adelantar la obra de macadamización y arreglo definitivo de la carretera en todo el trayecto de Cambao hacia Facatativá”*. El informe formal de la visita fue presentado por la comisión el 1 de abril en una reunión celebrada en la sede de la Cámara de Comercio, a la que asistieron los miembros de las juntas directivas de ella y de la Sociedad de Agricultores, así como el ministro de obras públicas encargado, doctor Miguel Vargas Vásquez, el gobernador de Cundinamarca, doctor Ruperto Melo, y el doctor Cabrera. De esta reunión dio cuenta *El Tiempo* el 2 de abril, en un artículo donde se lee que la comisión dejó constancia de que *“con mejor organización y contando tan solo con los elementos y maquinarias que están por llegar y con los que el ministerio y la gobernación pueden facilitar inmediatamente, en el próximo mes de julio podría tenerse abierta la carretera hasta Cambao, dando principio a la introducción de carga por allí, ahorrando un trasbordo hasta Bogotá y descongestionando un poco la vía de Girardot”*.

En las memorias que presentó al Congreso Nacional en julio de 1927, el ministro de Obras Públicas Salvador Franco –nombrado el 17 de mayo– informó que las inversiones realizadas entre Facatativá y Cambao en el lapso corrido de junio de 1926 a mayo de 1927 habían ascendido a la suma de \$ 402.468,32. También, que *“El día 1° de junio pasado sólo faltaba, para poder transitar en automóvil hasta Cambao, la explanación del trayecto comprendido entre La María (kilómetro 82 más 500 metros) y Santa Rosa (kilómetro 94), trayecto en el cual se estudian algunas variantes con el objeto de evitar pasos difíciles y costosos”*.

Como las comisiones de la Cámara de Comercio y de la Sociedad de Agricultores habían seguido prestando su eficaz concurso al ministerio en este proyecto, el ministro Franco decidió brindar mayor formalidad y competencia a su labor. Al efecto, mediante la resolución No. 75 del 6 de junio de 1927 creó

la junta propulsora de la carretera, conformada por tres miembros de la Cámara de Comercio y dos de la Sociedad de Agricultores⁵⁷⁶. Luego, a través del decreto 1.196 del 11 de julio, el gobierno nacional facultó a la junta para tomar todas las providencias necesarias para garantizar la buena marcha de los trabajos que se establecieron en la vía.

El 11 de junio los miembros de la junta propulsora visitaron una parte de la carretera en compañía del presidente de la república, Miguel Abadía Méndez, de dos altos funcionarios de Ministerio de Obras Públicas y de Carlos Cortés, ingeniero jefe de las obras. El antes mencionado Antonio María Pradilla concedió una entrevista a un periodista de *El Tiempo*, publicada el día siguiente, en la que manifestó su grata sorpresa por el avance de los trabajos y por el hecho de que no se les hubiera presentado ningún inconveniente durante el recorrido, a pesar de *“que la parte construida de la carretera no está aún perfeccionada, pues faltan los trabajos de solidificación de la vía, su ampliación en algunas partes, etc.”*. También señaló, *“fuera de todo optimismo, que en el curso de dos meses Bogotá tendrá comunicación directa con el Bajo Magdalena, una vez estén concluidos los once kilómetros de carretera que faltan para llegar a Cambao”*. Finalmente, dijo que ya estaba llegando a Cambao la maquinaria necesaria para concluir los trabajos, *“como son las máquinas solidificadoras, los compresores, los camiones, etc., que llegarán a Bogotá por esta vía, pues no se les ha querido dar la vuelta, para hacer una economía en los gastos y en vista de la proximidad de la terminación de la obra”*.

El ritmo que se venía dando a los trabajos permitió que, en efecto, el tránsito de vehículos automotores por la carretera fuese posible a partir del 20 de julio, como lo anunció el día siguiente *El Nuevo Tiempo* en primera plana (figura 142). También, bajo el título *“La carretera de Cambao”*, incluyó una nota editorial donde resaltó que ella significaba *“un paso decisivo en el propósito de romper nuestro aislamiento y de acabar con los obstáculos que nos separan de los mercados extranjeros”*.

⁵⁷⁶ La junta propulsora quedó conformada por Juan Antonio Montoya, Antonio María Pradilla y Luis Cano (director del periódico *El Espectador*) por parte de la Cámara de Comercio, y por Nemesio Camacho y Manuel Marulanda en representación de la Sociedad de Agricultores

La obra no estuvo exenta de accidentes de trabajo. La siguiente noticia apareció el 26 de junio de 1927 en *El Nuevo Tiempo*:



El otro gran diario local, *El Tiempo*, solo dio cuenta del hecho en la cuarta página de su edición del viernes 22, bajo el título “*Un Chrysler (sic) hace el recorrido de Bogotá a Cambao*”, en tanto que el día siguiente presentó dos noticias contradictorias sobre el asunto: mientras en la primera plana anunció que “*Pronto se dará al servicio la carretera de Cambao*”, una recóndita noticia incluida en la página 7 mencionó que el día 22 había llegado a Honda Eduardo Sánchez en su automóvil Chrysler, “*después de recorrer felizmente la carretera de Cambao*”. El lunes 25 de julio, *El Tiempo* amplió un poco esta última noticia, informando que el vehículo había salido de Bogotá el 20 y llegado a Honda el 22 a las diez de la mañana, empleando doce horas de marcha efectiva y “*pasando por la carretera de Cambao y río Magdalena a salir al sitio llamado ‘Pajoso’ en la hacienda ‘Santuario’, Tolima*”⁵⁷⁷.

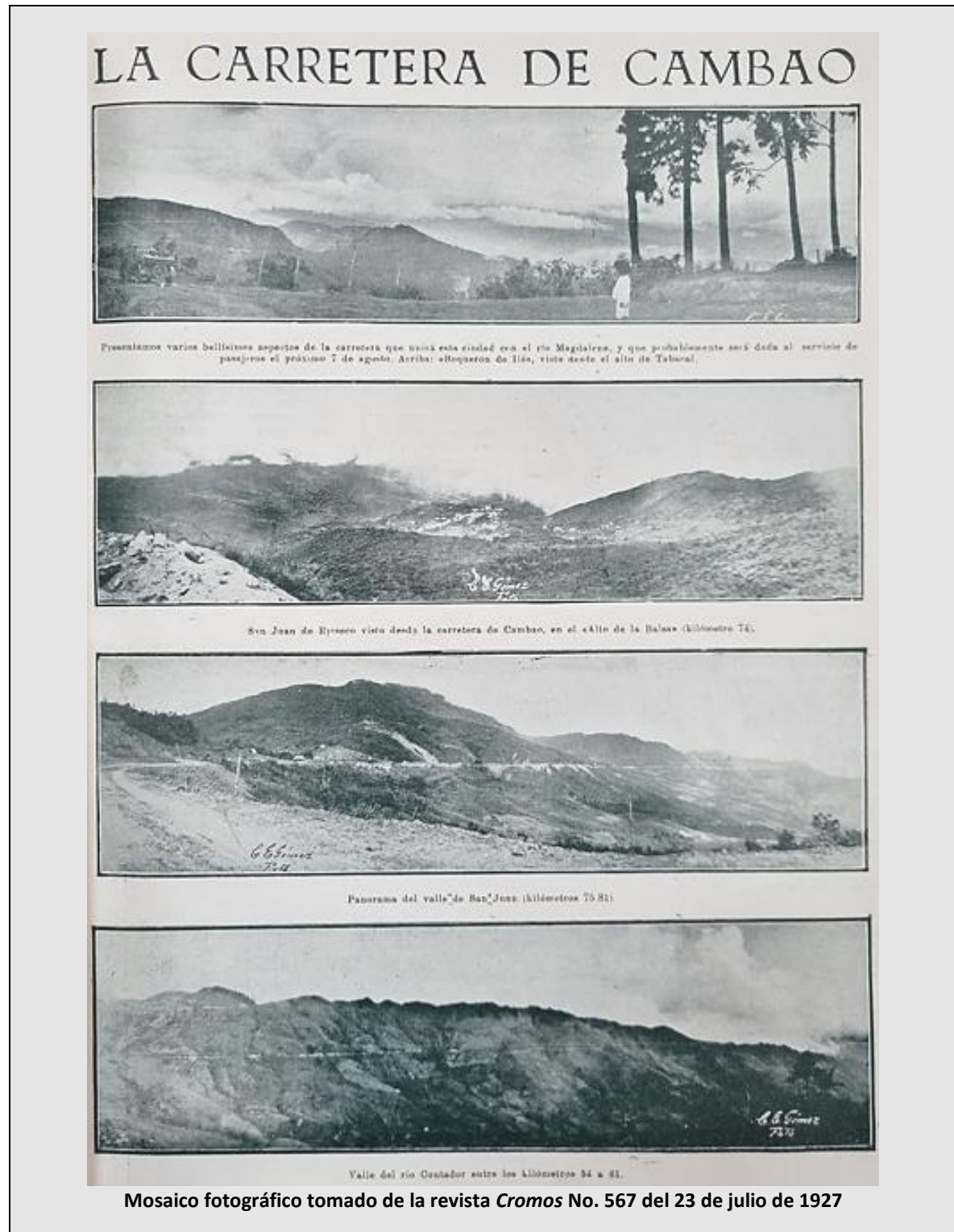
⁵⁷⁷ CORRESPONSAL, “*El primer automóvil que pasó por Cambao*”, *El Tiempo*, página 7, Bogotá, lunes 25 de julio de 1927



Figura 142 - Noticia publicada en *El Nuevo Tiempo* el 21 de julio de 1927

Mayor difusión dio la prensa el 26 de julio al arribo a Bogotá de los primeros vehículos automotores provenientes de Cambao el día anterior. Su viaje, según cuenta la nota publicada en *El Tiempo* en primera página fue de nueve horas, absolutamente normal y *“de un hondo significado para el interior del país, que en esta forma queda libre del bloqueo a que la tenía reducida la congestión de los puertos del Magdalena”*. En idénticos términos describió el acontecimiento *El Nuevo Tiempo* en el artículo *“Del Magdalena a Bogotá en nueve horas. Cinco autocamiones marca Graham Brothers y un automóvil Packard fueron los primeros vehículos que hicieron el recorrido de Cambao a Bogotá”*, publicado en su tercera página ese día. Habían pasado cuarenta y dos años desde el día en que los primeros carros de yunta arribaron a Facatativá tras un dificultoso ascenso por el modesto camino carretero. Un artículo sobre el trascendental suceso, publicado ese 26 de julio por *El Tiempo* en su sección editorial *Cosas del Día*, se muestra en la figura 144. Ese mismo día, el Concejo Municipal aprobó una proposición presentada por dos ediles, celebrando el *“fausto acontecimiento del arribo de los primeros autocamiones y automóviles a Bogotá por la carretera de Cambao”*. El empresario local del transporte

Antonio Puerto envió un escrito sobre el acontecimiento, con algunos gazapos, a la revista *El automóvil americano* que lo publicó en la página 31 de su edición de octubre de 1927 (figura 143).



Interesante Hazaña de Cuatro Camiones

Sr. Director de EL AUTOMOVIL AMERICANO:

PARA su información, tenemos el gusto de remitirles fotografía que muestra cuatro camiones Graham Brothers, los primeros que hicieron el recorrido de la Carretera de Cambao, uniendo el interior del país con el bajo Magdalena.

Es de mucha importancia este envío, porque quizás Uds. estén informados de la dificultad con que se tropezaba en tiempos anteriores, cada vez que el río Magdalena, por causa del verano, perdía aguas, y por consiguiente se interrumpía la navegación.

Además, la capacidad de las flotillas fluviales es insuficiente para traer al interior del país todo el cargamento de importación y la nueva carretera mencionada ya, ha venido a llenar esta gran necesidad.

Los chasis anotados son marca Graham Brothers y su viaje por la Carretera de Cambao a esta ciudad constituye un heroísmo, por cuanto que aun no esta terminada y hay pasos de inmenso peligro. Las condiciones generales de la via

son de pendiente maxima del 7 por ciento y la distancia entre Cambao y Bogota es de 10 kilometros, quedando a unos 21 kilometros del Puerto de Beltran y a la orilla derecha del rio Magdalena.

Es curiosa la forma en que hicieron el viaje estos chasis y la cantidad de vehículos usados para el transporte, los cuales se resumen así: De la fábrica de Detroit, a New York en ferrocarril; del Puerto de Nueva York a Puerto Colombia en vapor; de Puerto Colombia a Barranquilla en ferrocarril; de Barranquilla a la Dorado por Navegación fluvial; de la Dorado a Beltran en ferrocarril; en Beltran fueron armados y recorrieron la distancia hasta un punto denominado "Pajoso," frente al Puerto de Cambao, y ahí se embarcaron nuevamente para pasarlos al puerto de Cambao, haciéndolo en embarcaciones llamadas balsas, y el resto de la distancia como queda dicho se hace en los mismos camiones.

Deseamos que estos datos les sean de interes, y nos repetimos atentos servidores y amigos.—Antonio Puerto, Bogotá, Colombia.



Los cuatro Graham Brothers referidos arriba

Figura 143 - Noticia publicada en *El automóvil americano* en octubre de 1927

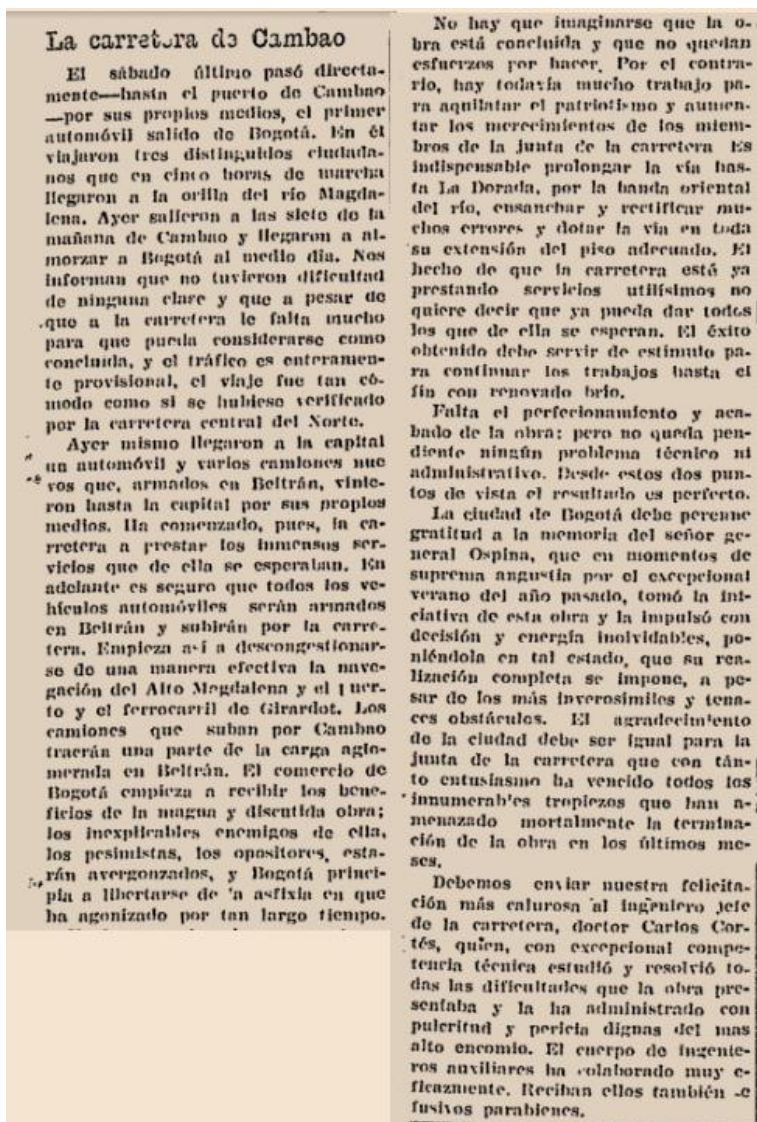


Figura 144 - Artículo editorial de *El Tiempo* sobre la carretera de Cambao

Sin duda, poco cuidadosa era la revisión de las noticias por publicar en *El Tiempo* en aquella época, por cuanto en la página 4 del mismo diario del 26 de julio y bajo el título “*Ayer llegó a Cambao el primer auto*”, mencionó que el día anterior había llegado allí el primer automóvil “*conduciendo al doctor Laureano Gómez y a los señores Gustavo y Antonio María Pradilla*”, cuando la semana anterior ya había incluido una noticia sobre el paso de otro.

En su edición del día siguiente, miércoles 27, *El Tiempo* presentó un reconocimiento a la labor del ingeniero Carlos Cortés en la construcción y la administración de las obras (figura 145). A pesar de este elogio, la gestión de

Cortés sería objeto de crítica por parte de la junta propulsora de la carretera recién creada, como se describe más adelante.



Figura 145 - Nota de reconocimiento de la labor del ingeniero Cortés

No bien corrió por la capital la noticia de la apertura de la vía al tránsito vehicular, cuando algunos pijos bogotanos comenzaron a alardear de sus viajes a tierra caliente en automóvil. El lunes 1 de agosto los lectores de *El Tiempo* se enteraron de que a las tres de la tarde del día anterior habían llegado a Bogotá Miguel Samper, Vicente y Ernesto Noguera, P. Vaughan y otros, quienes habían salido de Cambao *“a las ocho y media de la mañana en dos carros, La Salle y Buick, ... sin que las máquinas sufrieran el menor daño. El amperímetro (sic) especial del automóvil La Salle marcó de la plaza de Cambao al Parque de Santander 150 kilómetros”*. La nota decía, también, que el viaje que estos señores habían hecho desde Bogotá en días anteriores fue más lento, *“a causa*

de los obstáculos que encontraron por el camino". Por citar solo otro ejemplo, el 2 de agosto El Tiempo informó que tres días antes Roberto Peña había salido de Bogotá hacia Honda por la vía de Cambao a las seis de la mañana, junto con sus compinches Jorge Dávila, Arcadio Céspedes Umaña y Carlos Clopatofski, tardando "solo trece horas y media, contando con las naturales demoras en el camino y la pasada del Magdalena que hicimos en balsa, junto con el vehículo que nos conducía".

Quizás el primer viaje disponible para proletarios haya sido el citado en una nota enviada desde Cambao el 1 de octubre siguiente, según la cual *"a pesar del tiempo lluvioso, un autobús de la Compañía de Transportes Terrestres hizo hoy el viaje de esa ciudad (Bogotá) a esta población en seis horas. Una vez más, Cambao salvará a Bogotá"*⁵⁷⁸. Y la primera fatalidad en que se vio involucrado un vehículo en esta carretera, pudo ser la citada por *El Tiempo* los días 26 y 28 del mismo mes^{579,580}.

A poco de establecido el tránsito vehicular por la carretera de Cambao, algunos importadores de camiones se valieron de ella para publicitar su negocio. Este anuncio apareció en el diario *El Gladiador* de Honda, el 1 de noviembre de 1927:



⁵⁷⁸ ALFREDO PERILLA, "De Bogotá a Cambao en seis horas", *El Tiempo*, No. 5.756, página 7, Bogotá, lunes 3 de octubre de 1927

⁵⁷⁹ ANÓNIMO, "Un camión mató a un hombre en la carretera Cambao", *El Tiempo*, No. 5.779, página 2, Bogotá, miércoles 26 de octubre de 1927

⁵⁸⁰ HANS W. WIDENMANN, "Cómo ocurrió el siniestro de Cambao", *El Tiempo*, No. 5.781, página 4, Bogotá, viernes 28 de octubre de 1927

El 23 de agosto de 1927 *El Tiempo* había incluido en sus páginas un artículo titulado “*Las grandes obras nacionales*”, reproducción de uno publicado el sábado 20 en la revista *Cromos*, al cual pertenece el mapa que muestra la figura 146. Suyos son estos dos párrafos:

“Antes que por ferrocarriles, va a hacerse por carreteras la urgente articulación del país, de inmensa y arrugada área territorial, principalmente en las partes donde moran los grupos más densos de población. Dentro de lo que constituye nuestra República unitaria, los accidentes geográficos han determinado la distanciación de pueblos que, aunque cobijados bajo una misma denominación de patria, difieren hondamente en muchos de los aspectos de su vida, con particularidad en lo que atañe a la existencia económica, debido a la falta de vías de comunicación, a la dificultad no solo de operar el intercambio de sus productos, sino el de sus mismos componentes etnológicos.

Las carreteras representan la más fácil, conveniente y eficaz de las formas de vialidad moderna. El automotor ha venido a dar a ellas la característica de ventajas imponderables de que enantes carecieran. Las carreteras, como se ha dicho con toda propiedad, pueden ofrecer ahora el servicio que brindan los mismos ferrocarriles, pero con la circunstancia de que hacen tal servicio manual, a domicilio, sin la sujeción de itinerarios ni nada de lo que implique merma alguna de la libertad individual”.

Si bien era ya evidente que la carretera de Cambao permitía el tránsito de automotores en tiempo seco, aún estaba sin terminar y buena parte de ella solo se encontraba a nivel de explanación. Las memorias presentadas por el ministro Salvador Franco en 1927 incluyeron un cuadro donde decía que estaban en construcción 76 kilómetros y por construir otros 13. De los primeros, mencionó que se encontraban bastante adelantados y solo faltaba la ampliación y el afirmado de algunos trayectos y que, “*para fines de año la carretera estará lista para recibir el afirmado*”.

El Tiempo publicó el 26 de septiembre de 1927 los siguientes datos sobre los trabajos que se adelantaban en la carretera, de acuerdo con información suministrada por el Ministerio de Obras Públicas: “*La línea tiene una longitud de 149 kilómetros entre Bogotá y Cambao, dividido así: cuarenta kilómetros de Bogotá a Facatativá, en servicio; catorce kilómetros de Facatativá a Los Alpes,*

terminados; dieciocho kilómetros de Los Alpes a Reventona, en ensanche; treinta y tres kilómetros de Reventona a Chumbamuy, en perfeccionamiento; y cuarenta y cuatro de Chumbamuy a Cambao, en ensanche”.

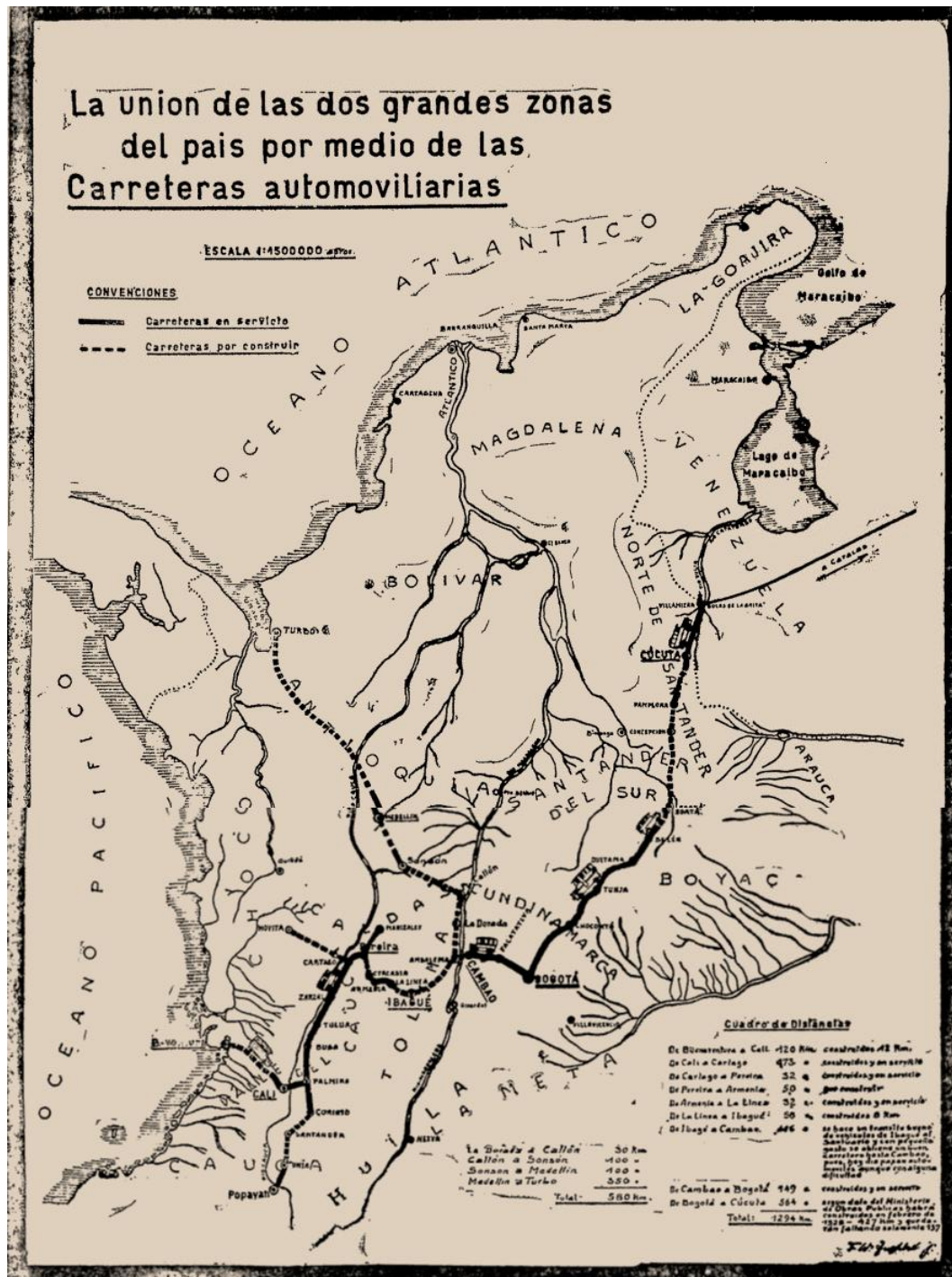


Figura 146 - Unión de las dos grandes zonas del país por carretera

El corresponsal de *El Tiempo* en Facatativá envió una nota el 27 de septiembre, que se publicó el día 28 en primera página con el título *“Cuarenta camiones con ochenta toneladas de mercancías por Cambao”*, donde informó que *“El señor Arturo Cuéllar llegó a esta ciudad, procedente de Cambao, con cuarenta camiones cargados de mercancías para la fábrica de cervezas Bavaria, los señores Mogollón y Cía., y los señores Mosquera y Cía.”*; y otra nota, del 12 de octubre, mencionó que la empresa Transportes Brockway condujo una remesa de máquinas de escribir de La Dorada a Bogotá en dos días y medio por la carretera de Cambao, demostrando, *“de modo irrefutable, que aquella vía está llamada a salvar a Bogotá”*. El mismo 12 de octubre, *El Tiempo* publicó en las páginas 1 y 12 una parte del informe que el presidente de la Cámara de Comercio presentó al gobierno nacional acerca de las labores realizadas por la junta propulsora de la carretera en el lapso transcurrido desde que fue investida de facultades por el decreto 1.196 del 11 de julio anterior. La figura 147 muestra los aspectos más importantes de ese informe.

A pesar de las buenas expectativas de la carretera, la comisión de presupuesto de la Cámara de Representantes sólo le asignó \$ 125.000 para la vigencia de 1928. En vista de ello, el Representante Nemesio Camacho propuso que se le asignara un tercio del \$ 1.200.000 que quedaba de excedente del ferrocarril del Carare, pero su solicitud fue rechazada por no contar siquiera con el apoyo de sus colegas de Cundinamarca. Esta insólita situación llevó a *El Tiempo* a afirmar que *“La carretera de Cambao viene a chocar con muchos intereses creados. Todo esto explica la criminal hostilidad existente contra esa vía. Se quiere sacrificar a Bogotá, pero la capital –que no tenía representación en la Cámara– sabrá defenderse”*. También, declaró que *“Bogotá tendrá que hacer que se rompa el bloqueo a que le tiene sometida la imprevisión, la inconsciencia y la ineptitud de los individuos que han gestionado sus intereses”*. Ante este atropello, la Liga del Comercio de Bogotá mantuvo durante varios días una denuncia pública a través de los diarios de la capital. La figura 148 muestra dos de los anuncios publicados en *El Tiempo*.



Figura 147 - Parte del informe que presentó la Cámara de Comercio de Bogotá en octubre de 1927 sobre la carretera de Cambao

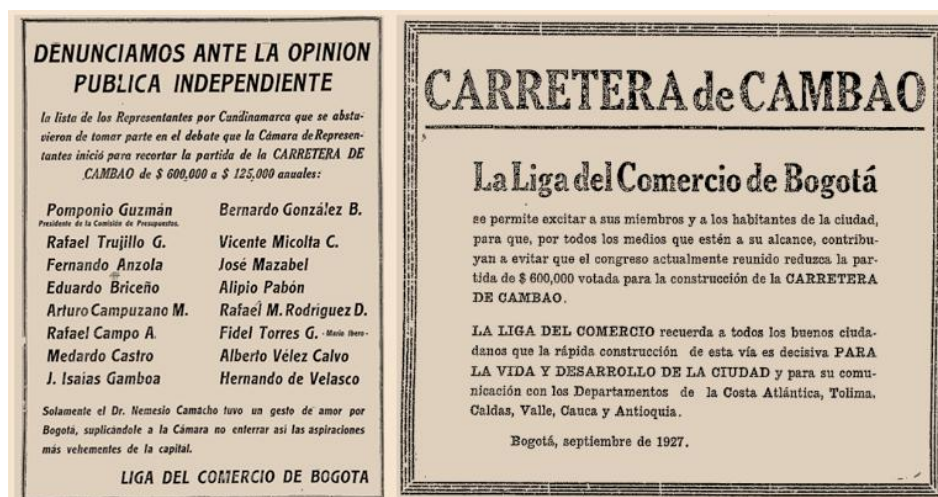


Figura 148 - Anuncios de la Liga del Comercio de Bogotá en *El Tiempo*, los días 27 (izquierda) y 29 (derecha) de septiembre de 1927

Para dar contentillo a la capital y con el fin de evitar que el descontento ciudadano se convirtiera en un problema de orden público, el 29 de septiembre la Cámara de Representantes abrió nuevamente el segundo debate del proyecto de ley de presupuesto e introdujo una disposición nueva, conforme a la cual la carretera de Cambao quedó con una asignación de \$ 400.000 para el año siguiente. Adicionalmente, el 19 de octubre expidió la ley 32, autorizando al Gobierno la emisión de tres millones quinientos mil pesos (\$ 3.500.000) en bonos colombianos de deuda interna del 8 por 100 de interés anual, de los cuales se deberían destinar “dos millones quinientos mil pesos (\$ 2.500.000) para la terminación de la carretera de Cambao hasta su terminal en el puerto de La Dorada o frente a este puerto, según lo determinen los estudios técnicos y las conveniencias generales, y para la construcción de un puente metálico sobre el río Magdalena que una al Departamento de Cundinamarca con el Tolima, entre Cambao y Pajoso, en la línea de la vía de Occidente, a la cual pertenece la carretera de Cambao”. También, declaró a Cambao como “puerto oficial”. En virtud de la autorización recibida, el Gobierno expidió el decreto 283 del 16 de febrero de 1928 ordenando emitir esos bonos al Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Desafortunadamente la alegría no duró mucho, pues este decreto fue modificado el 19 de mayo siguiente por el No. 912, que autorizó distribuir de otra manera los fondos obtenidos por la emisión, amparándose en el parágrafo 4° del artículo 12 de la Ley 106 de 1927, que había dispuesto que “si el Gobierno lo estima conveniente podrá pagar las subvenciones a las carreteras departamentales con bonos del ocho por ciento (8 por 100) de interés anual, los que se emitirán dentro de las

condiciones generales de los llamados bonos colombianos de deuda interna. Con estos bonos podrá el Gobierno pagar también la deuda pendiente de la Nación a favor de los Departamentos de Antioquia, el Valle del Cauca y Santander”.

La nota editorial de la revista *Cromos* del 1 de octubre de 1927 también hizo manifiesta su inconformidad con el proceder de la clase política cundinamarquesa contra la carretera de Cambao:



LOS ENEMIGOS DE LA CARRETERA A CAMBAO

Aunque no lo quieran aceptar los señores de la diputación cundinamarquesa estuvieron remisos en trabajar en pró de la partida necesaria dentro del presupuesto nacional para ver de adelantar los trabajos en la carretera de Cambao. Muy fácil es airarse por lo que digan o dejen de decir los periódicos; pero la verdad es que esta vez es profundamente injusta para con los diarios de la capital que se ven precisados a pedir y rogar por que la carretera a Cambao se concuya de modo que venga a servir a las necesidades más que conocidas de Bogotá. Comparemos la acción eficaz y violenta en ocasiones de varios Departamentos con la incuria de Cundinamarca en este punto.

Antioquia se ha empeñado tesonadamente en su carretera al mar; ha levantado para ello un empréstito; ha iniciado y ha continuado los trabajos con el mayor y más eficaz empeño. Actualmente este Departamento es de opinión que la vía troncal pase por Cartago, llegue a Arma y recorra del uno y del otro lado el cauce del río Cauca; pues, para llevar a cabo este propósito no ha cejado un momento y no hay día en que no oigamos decir algo acerca de este punto; no hay página de diario alguno de Medellín que de este punto no se ocupe.

Caldas quiso llevar su ferrocarril hasta las alturas de Manizales y lo hizo con tal fervor que en poquitos años, allí estuvo. Hoy desea que el troncal de occidente pase por el mismo Manizales, y para ello la ciudad crepitante ha enviado misioneros especiales y ha dejado oír su voz en toda la República.

Nariño quiere su ferrocarril y habla de continuo y pide y ruega. Tumaco busca su defensa en manifestaciones que suceden sin cesar. Enrambos Santanderes están empeñados en una lucha titánica en pro de las carreteras, y Boyacá lleva lo del ferrocarril del Carare hasta la obstinación.

Cundinamarca, en cambio, está atacada de un mal gravísimo; del mal endémico del chiste, del gracejo, del donaire, y todo lo quiere resolver en consonancia con

este su temperamento donjuanesco que lleva a darle poca importancia a las cosas que si la tienen.

Desde mayo de 1926 viénesse hablando insistentemente por todos los que algo conocen del comercio y de la industria, de la necesidad de resolver apenas en parte el problema de los transportes del interior por medio de la construcción de la carretera de Cambao, y cuando después de más de un año de batalla se ve próxima la conclusión y remate de la obra, los señores diputados de Cundinamarca, no sólo optan por rebajar la partida señalada en el presupuesto, sino que luego se disculpan diciéndonos que ya se le ha dado a esta obra lo bastante y que con ello hay más que suficiente para hacer una carretera modelo. Cuando se les habrá ocurrido decir semejante disparate a los de Antioquia o a los de Caldas en las obras que ellos tienen en proyecto?

Hay más: para cohonestar la pereza y la negligencia con que se miran las cosas de Cundinamarca y de Bogotá, se apela a pueriles mentiras y se dice que tiene fondos la obra para hacerla y sostenerla, cuando el mismo ingeniero, doctor Carlos Cortés, demuestra con números precisos que la aseveración de los señores diputados de Cundinamarca carece de todo fundamento.

Y por qué no obran los diputados de Cundinamarca como debieran hacerlo? Por qué no favorecen el comercio del interior? Porque todos ellos o la mayor parte andan empeñados en arreglos políticos, en designaturas, en divisiones territoriales con fines electorales, pues es lo cierto que para políticos activos los de Cundinamarca. Y por qué más? Pues por la sencilla razón de que todos ellos, dentro del presupuesto, tienen que incorporar muchos auxilios para villorrios insignificantes, para templos rurales, para acueductos municipales.

Y como no logran que en manera alguna los diputados de los otros Departamentos sacrifiquen dinero alguno, resuelven ellos que lo mejor y más acertado es sacrificar a Cambao.

Será menester, por ventura, recordarle a esos señores que algo debían saber de estas cosas, que para ver de llegar una mercancía a Bogotá necesita de meses, y que el hecho sólo de salvar a Bogotá de las consecuencias de la mala navegación del alto Magdalena es ya un inmenso beneficio que repercute inmediatamente en todo el Departamento?

Será menester recordarle a los señores diputados de Cundinamarca que un día Bogotá pidió imperiosamente la construcción de la carretera y que el querer de los pueblos es imperativo que obliga y compromete siempre a los representantes de ese pueblo?

Será menester decirle a los señores diputados que el gracejo y donaire de algunos de ellos nos parece profundamente inapropiado, y que lo que con gracia se dice en el Club no es para repetirlo en el recinto de las Cámaras?

No se crea, no, que los únicos interesados en la carretera de Cambao sean los vendedores de plantas neumáticas; no, hay muchos otros, muchísimos otros que forman el rico comercio de Bogotá. Si el ilustre diputado que tales cosas dijo, quiere saber la verdad de lo que afirmamos, visite los diversos almacenes; oiga opiniones, reflexione, y luego deje el gracejo bogotano a la puerta del Congreso y entre a legislar con criterio menos donjuanesco.

Que *El Tiempo* está interesado en esto? Y por qué no lo ha de estar? Pero también lo están muchos otros, y es porque muchos de ellos no gozan de las pingües heredades que hacen grita la existencia de aque. diputado, y ven con temor las pérdidas crecientes de fortuna que la tardanza de los transportes ocasiona.

El grito en favor de la carretera de Cambao es de angustia, y la verdad de esa angustia deberían verla los muy eximios diputados de Cundinamarca en los libros de contabilidad de las grandes y de las pequeñas empresas comerciales e industriales.

No hay en Colombia, ni en el mundo,

(continúa)

comercio más aislado que el de Bogotá. El vive del milagro, y sólo logra hacer alguna utilidad a fuerza de implantar un costo máximo para artículos que debieran ser muy baratos. Pero los señores dipu-

tados no ven nada de esto, y se rien, se rien mucho, se rien entre gracejos y donaires muy sutiles, de la doliente situación en que el comercio se halla.

Para un político no hay peor mal que

el de no tener visión de las necesidades de un pueblo, y los señores de Cundinamarca, los caciques de Ubaté y del Guavió, son ciegos que ya no quieren ver y sordos que ya no quieren oír.

El 21 de marzo de 1928 *El Tiempo* había incluido en su página 2 una nota titulada *“La sección de conservación de la carretera de Cambao”*, donde informó que la junta de la carretera había organizado *“una sección de conservación desde Bogotá hasta el kilómetro 66, con el objeto de reparar, a la mayor brevedad posible, el trayecto comprendido entre Bogotá y Facatativá, el cual se halla en muy mal estado por el continuo tráfico en ese sector de la carretera”*.

Pocos meses después, el 27 de agosto, la junta propulsora de la carretera presentó a la Cámara de Comercio y a la Sociedad de Agricultores un amplio informe que publicó *El Tiempo* el día siguiente, dando cuenta de las labores realizadas durante los quince meses en que la obra estuvo bajo su cuidado. Dice allí que en 1927 se logró el concurso del doctor Eduardo Orozco R.⁵⁸¹ y en 1928 el de Darío Botero Isaza⁵⁸² para ejercer como superintendentes de los trabajos, y que lo primero que se hizo fue *“restablecer la técnica en todos los departamentos de la empresa, porque ... la junta recibió la obra sin planos, ni perfiles, ni carteras, ni presupuesto, ni plan concreto alguno. Así las cosas, se intensificó la labor de ensanche, rectificación del plano y perfil del camino antiguo y plano y afirmado de la línea definitiva, como también la construcción de las numerosas obras de arte de la carretera”*⁵⁸³. Recalcó el informe de la junta que *“el sostenimiento del tráfico ha redundado en una economía valiosa para el comercio, para la industria y para la riqueza en general, porque los solos vehículos nuevos que han traído por la carretera ascienden a la cifra de mil doscientos, cuyo valor de transporte habría valido no menos de \$ 600.000 desde Honda hasta Bogotá”*, a lo que había que agregar *“las economías valiosas que se han hecho en el transporte de mercancías y artículos de todo*

⁵⁸¹ Una nota publicada el 24 de julio de 1927 en *El Tiempo* dice que *“el gobernador de Antioquia comunicó ayer al ministerio de obras públicas que conforme a la comisión que se le confirió, se le dio posesión del cargo de superintendente de la carretera de Cambao al señor Eduardo Orozco, distinguido ingeniero que se ocupaba en los trabajos de la carretera al mar, el cual partió ya para Cambao”*

⁵⁸² El 13 de febrero de 1928, *El Tiempo* informó en su página 3 que *“El ministerio de obras públicas, atendiendo insinuaciones de la junta propulsora de la carretera al Magdalena, que de manera tan laudable y patriótica viene trabajando por la efectividad de esta vía, nombró para el cargo de superintendente de dicha carretera en su sección denominada de Cambao, al ingeniero don Darío Botero Isaza, competente profesional y representante al congreso”*

⁵⁸³ En carta suscrita por el ingeniero Carlos Cortés y publicada por *El Tiempo* en la página 5 de la edición del 23 de agosto de 1928, este afirma haber entregado a la junta propulsora de la carretera una memoria el 27 de junio de 1927, donde tocaba *“todos los puntos que sirvieron de base a la elogiada reorganización del primer superintendente”*, copia de la cual envió al diario para que fuese publicada en esa misma edición. *El Tiempo* escribió, en seguida de la carta, que no podía publicar el informe *“por ser demasiado extenso, pero está a la disposición de quien quiera leerlo”*

género, en más de mil vehículos de uso normal que han traficado por la carretera". Menciona que en el instante en que la junta recibió la obra "se hacía indispensable verificar la ampliación y rectificaciones fundamentales en los ochenta kilómetros comprendidos entre los Alpes y Algodonal, pues solamente tenían ancho suficiente los ocho kilómetros que llegan a Cambao, los catorce kilómetros comprendidos entre Facatativá y los Alpes y cortos trayectos inconexos cerca de La María, trayectos estos lo mismo que el de Algodonal, que no satisfacían por la manera imperfecta como fue rectificada la vía en estos cortos sectores cuando ella dependía de la administración oficial".

En relación con el estado que presentaba la vía en agosto de 1928, dice el informe de la junta que la línea se podía considerar completamente ampliada al ancho definitivo y de excelentes características técnicas, salvo en unos pocos sectores, y que estaban en actividad tres mil trabajadores que entre ese mes y septiembre terminarían todo el movimiento de tierras, roca y rectificación. En cuanto a la capa de afirmado, dice que al iniciar la junta su trabajo, sólo estaba construido hasta Los Alpes (kilómetro 14), y que durante los quince meses de presencia de la junta se ejecutaron 44 kilómetros y medio adicionales, *"y si se agrega que hay una longitud aproximada de diez kilómetros donde no se hace indispensable el afirmado, es altamente placentero para nosotros informar a esas respetables corporaciones (Cámara de Comercio y Sociedad de Agricultores) que solamente faltan cuarenta kilómetros para consolidar, quedando así la obra plenamente terminada y en estado perfecto de servicio, en las mejores condiciones de seguridad y eficacia, y como el avance del afirmado es de más de nueve kilómetros mensuales, de allí nuestra afirmación de que en cuatro meses quedará terminada la labor".*

Menciona el informe que varios de los miembros de la junta habían hecho *"sin dificultad alguna el viaje de Bogotá a Cambao y regreso de allí a Bogotá en las doce horas útiles del día"*. Describe, también, la organización de los almacenes, la contabilidad, la estadística, el asunto del cruce del río Magdalena, los estudios hechos para el sector entre Cambao y Honda, las sumas de dinero invertidas en la obra y, *"para terminar, informamos ... que el gobierno por decreto 1.501 del 17 de agosto de 1928, derogó los decretos números 1.196 del 11 de julio de 1927 y 160 del 4 de febrero próximo pasado, por medio de los cuales se concedieron autorizaciones a la junta propulsora de la carretera al Bajo Magdalena y nombró administrador de la obra al doctor Carlos Cortés",*

lo que implicó la cesación de hecho de las labores de la junta propulsora de la carretera.

El decreto 1.501 de 1928 consideró “necesario” que el Gobierno administrase directamente los trabajos de la carretera de Cambao y encargó de su administración al ingeniero Carlos Cortés, el mismo que los había dirigido con anterioridad a la creación de la junta propulsora, y cuya actuación había sido cuestionada y reprobada por ésta, y que, sin embargo, tuvo que mantenerlo como jefe técnico de la obra por imposición del Ministerio de Obras Públicas. Uno de los miembros de la junta, Antonio María Pradilla, afirmó en entrevista publicada en *El Tiempo* el 21 de agosto de 1928, que, una vez conformada en 1927, la junta propulsora *“creyó indispensable separar la sección técnica de la sección administrativa y para esto creó la superintendencia, puesto para el cual fue llamado el doctor Eduardo Orozco a Medellín, ... medida que disgustó enormemente al doctor Cortés, quien desde entonces no ha hecho otra cosa que entorpecer los trabajos de la carretera y también los trabajos de supervigilancia de la obra. Ausentado el doctor Orozco y cuando la junta buscaba candidato para reemplazarlo, el doctor Cortés desarrolló toda clase de actividades con los miembros de la junta para que fuera a él a quien se encargara de la superintendencia. Convencida la junta de que el doctor Cortés no era el hombre para esa obra, insistió en buscar otro candidato, como en efecto lo hizo, en la persona del doctor Darío Botero Isaza. Desde que el doctor Botero se encargó de la superintendencia de Cambao, el doctor Cortés se ha dedicado a entorpecer los trabajos de la carretera y a desacreditar tanto a la superintendencia como a la junta, a extremo tal que esta campaña ha penetrado en el ánimo de muchas personas que no conocen la obra, entre otras el propio ingeniero Sotero Peñuela”*.

La determinación del ministro Sotero Peñuela, ingeniero y gamonal conservador soatense, quien ocupaba el cargo desde el 2 de marzo de 1928, fue objeto de varios editoriales de *El Tiempo*. El publicado el 22 de agosto se muestra en la figura 149. En otro, del 28 de agosto, atribuyó la decisión a la mala voluntad que Peñuela le había profesado siempre a Bogotá y a *“la obsesión anormal que le posee por el ferrocarril del Carare (el Ministro cree que una vez comunicado Bogotá con el Bajo Magdalena por una buena carretera, el ferrocarril del Carare pierde importancia); y hay también, sin duda, el juego de los intereses creados a favor del ferrocarril de La Dorada y de*

las Navieras del Alto”, pues “para esas empresas la continuación de la vía hasta el Bajo es, y debe ser su ruina”.

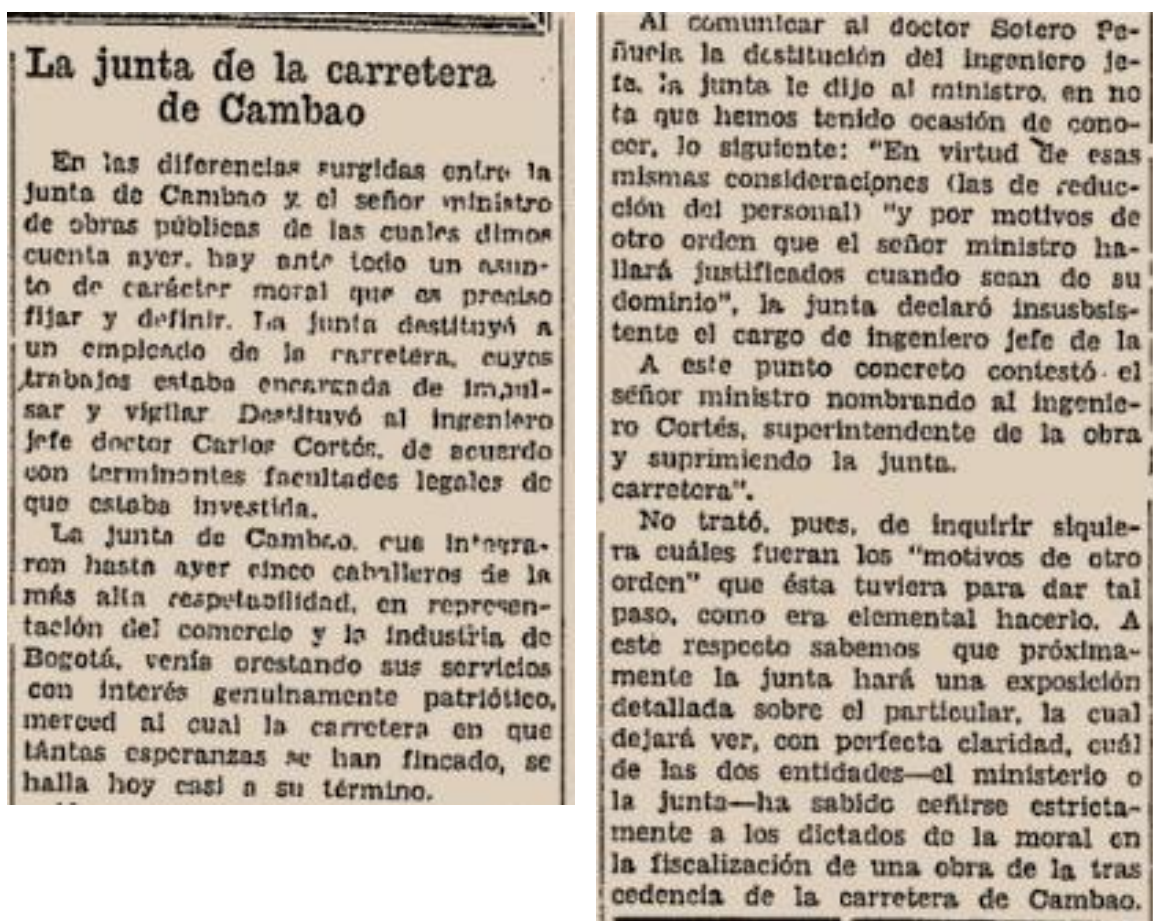


Figura 149 - Uno de los editoriales de *El Tiempo* del 22 de agosto de 1928

El 4 de septiembre, los presidentes de la Sociedad de Agricultores de Colombia y Cámara de Comercio de Bogotá, junto con el vicepresidente de la Liga de Comercio, entregaron al presidente de la república un memorial defendiendo la actuación de la junta propulsora de la carretera y cuestionando la decisión del ministro. A petición del presidente, Peñuela respondió el memorial en un oficio suscrito el 10 de septiembre, cuyo contenido publicaron *El Nuevo Tiempo* y *El Tiempo* los días 11 y 12, respectivamente. En una carta fechada el 13, que *El Tiempo* calificó de magistral, los miembros de la junta propulsora replicaron todos los argumentos expuestos por Peñuela en su oficio del día 10. *El Tiempo* publicó esta carta de réplica en su edición del 17 de septiembre. En respuesta, el ministro expidió el mismo día 17 la resolución No. 74 derogando la No. 75 del 6 de junio del año anterior, por la que se había creado la junta propulsora de los trabajos de la carretera.

El 6 de septiembre *El Tiempo* había publicado una carta del ingeniero Cortés, suscrita el día 4, respondiendo las acusaciones en su contra contenidas en el informe que presentó la junta de la carretera el 27 de agosto y publicó el diario el día 28. En uno de sus párrafos finales, Cortés dice que *“De todos modos, el problema de la carretera de Cambao está resuelto. El contrato con los señores ingenieros Miguel Álvarez y Jorge Merchán –celebrado por el suscrito sin la intervención del superintendente– está dando a la obra la solución definitiva de sus problemas en la parte alta; y la dirección del muy competente ingeniero doctor Jesús Sandoval dará pronto terminación al afirmado y rectificación del sector Chumbamuy-Cambao”*. El 7 de septiembre, *El Tiempo* y *El Nuevo Tiempo* publicaron un oficio remitido el día anterior por el ministro Peñuela en el que, además de presentar aclaraciones sobre sus decisiones, mencionó que *“el doctor Cortés, en vista de las actuaciones que se han formulado contra él y queriendo él mismo evitar que sobre el gobierno recaiga cualquier cargo de parcialidad, ha resuelto solicitar de esta oficina licencia para retirarse de la obra mientras se resuelven dichas acusaciones. El gobierno ha juzgado conveniente conceder la licencia solicitada por el doctor Cortés y encargar provisionalmente de la obra a un distinguido profesional”*.

A pesar de que la carretera permitía el tránsito vehicular, su condición distaba del aceptable estado descrito por la junta meses antes, al tenor de las quejas de usuarios que publicaba la prensa con cierta frecuencia en 1929. En un telegrama enviado desde San Juan de Rioseco por varios usuarios el 21 de mayo, publicado en la primera plana de *El Tiempo* el día 23, dice que *“estamos demorados Alto de la Balsa, en donde encuéntrase carretera completamente destruida hasta Puerto Cambao. Hay ochenta y tres máquinas varadas por causa falta trabajadores, elementos, sufriendo pasajeros y conductores enormes perjuicios y sin recursos. No creemos justo que gobierno siendo tan bueno como ha sido, pueda abandonar obra redentora después de enormes gastos”*. Una nota editorial del mismo diario, publicada en la sección Cosas de Día de su edición del 26 de mayo, dice que *“la carretera de Cambao no es sino una senda de verano. ¿Por qué? Porque cuando llegó la hora de consolidar la vía, de terminarla y hacerla servir para el verano y para el invierno, se la abandonó. (...) Y hoy ya es imposible el tránsito por allí. (...) si el abandono continúa, si la opinión pública de Bogotá no reacciona vigorosamente e impone la continuación de los trabajos de la carretera, antes de seis meses todo lo que allí se ha hecho quedará perdido sin remedio”*.

Roberto Andrade, ingeniero administrador de la carretera nombrado en propiedad por decreto 463 del 9 de marzo de 1929, dio respuesta a este editorial a través de una carta publicada en la página 4 de la edición del 28 de mayo del mismo diario. Escribió Andrade en su descargo que *“puede verse (en las estadísticas) el gran tráfico que soportó la vía en el presente mes en que el invierno ha tenido una intensidad pocas veces vista, como lo comprueban las grandes crecientes del Magdalena. Es verdad que los derrumbes que se han presentado han ocasionado interrupciones en el tráfico, pero tales interrupciones no han durado hasta ahora más de dos días. (...) En toda obra nueva y especialmente si ella está localizada en las partes altas de las cordilleras donde las aguas no tienen completamente definidos sus cauces, como sucede en la carretera de Cambao, se presentan frecuentes derrumbes que solo pueden evitarse con el establecimiento de drenajes convenientes, que es lo que se está tratando de hacer actualmente en Cambao”*.

Una cosa llamativa era la existencia de ciertas restricciones administrativas para el tránsito por la carretera, quizás por el reducido ancho de la calzada. Un mensaje que el ingeniero Andrade había enviado a finales de abril a *El Tiempo* (figura 150), daba cuenta de la instalación de unas cadenas y la implementación de una especie de *pico y placa* que restringían el uso de la vía. Unos meses más tarde, una resolución del 17 de septiembre ordenó el retiro de las cadenas, pero mantuvo el control para la circulación en uno u otro sentido⁵⁸⁴.

⁵⁸⁴ EL NUEVO TIEMPO, No. 9.458, página 2, *“Se dictan varias disposiciones de tráfico en la carretera de Cambao”*, Bogotá, miércoles 25 de septiembre de 1929

EL TRANSITO POR LA CARRETERA DE CAMBAO

Agradezco a usted vivamente, se sirva dar cabida en su leido periódico a las siguientes disposiciones sobre tráfico en la carretera al Bajo Magdalena, con el objeto de que sean conocidas del público:

Bajada.— Martes, jueves y sábados desde las seis de la mañana hasta las seis de la mañana del día siguiente.

Subida.— Miércoles, viernes y domingo desde las seis de la mañana hasta las seis de la mañana del día siguiente.

La cadena de los Alpes se abrirá los días de bajada, desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche. Los días de subida desde las ocho de la mañana hasta las seis de la mañana del día siguiente.

La cadena de Cambao se abrirá los días de subida desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche. Los días de bajada desde las ocho de la mañana hasta las seis de la mañana del día siguiente.

Los vehículos que se encuentran dentro de la zona limitada por las cadenas marchando en sentido contrario al del tráfico o en día lunes, sin pase del ingeniero jefe, serán bloqueados por los empleados de la carretera.

Todos los choferes que circulen con vehículos en la carretera, deberán dar a los encargados de la cadena los datos de capacidad de los vehículos, carga transportada en toneladas, clase de la carga y número de los pasajeros transportados.

Estas disposiciones regirán desde el 1º de mayo próximo.

R. Andrade.
Ingeniero jefe.

Figura 150 - Anuncio sobre restricciones en la carretera de Cambao

Volviendo atrás un poco en el tiempo, un mapa de autor no identificado, fechado en 1920 y que se encuentra en la cartografía virtual histórica del Banco de la República, muestra un proyecto de carretera entre Bogotá, Medellín y Necolí a escala 1:500.000, cuya parte cundinamarquesa es la vía de Cambao (figura 151)⁵⁸⁵.

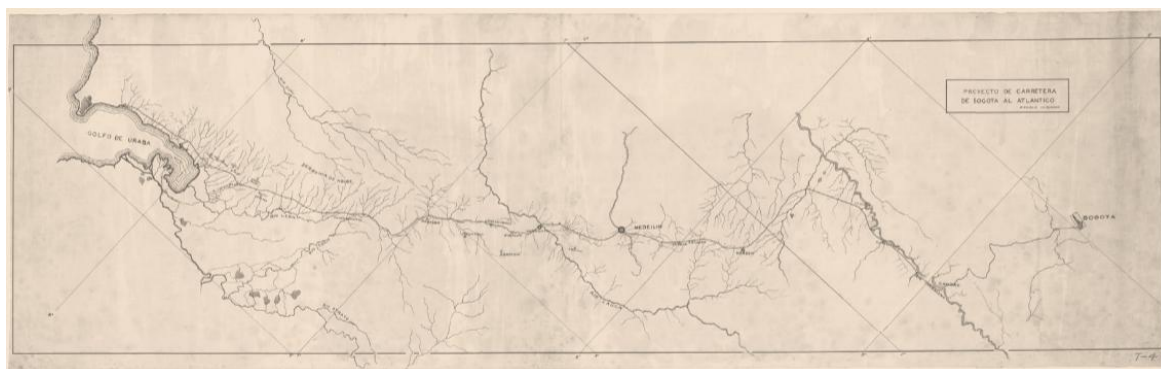


Figura 151 - Proyecto de carretera de Bogotá al Atlántico en 1920

⁵⁸⁵ <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/335/rec/8>

Un documento publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos en 1925⁵⁸⁶ señala que *“Aunque Colombia está cubierta por una red de caminos, las carreteras modernas (con unas pocas excepciones alrededor de Bogotá, Barranquilla y algunas ciudades menores) son asunto del futuro. En la actualidad, solo hay 523,7 km de vías aceptables en todo el país, aunque varias también son transitables por automóviles y tráfico de ruedas. De estas últimas, 559 km son pasables en todo tiempo y 306 únicamente en temporada seca. Hay muchos llamados “caminos”, pero este término se aplica en el país a cualquier trocha por la que puedan pasar una mula o un burro”*. La figura 152 formó parte de ese documento. Lo que más sorprende al observarla, es que, transcurrida la cuarta parte del siglo XX, el de Cambao seguía siendo el único camino carretero que unía a Bogotá con el río Magdalena.

Un informe elaborado por el vicecónsul británico en Bogotá en julio de 1929⁵⁸⁷ menciona que *“una carretera de Bogotá a Cambao ya ofrece facilidades para el transporte en camión hasta la parte baja del río, pero debido a la dificultad de utilizarla con mal tiempo, la mayor parte de la carga desde Bogotá toma la ruta más larga y costosa por la vía férrea de Girardot”*. Este ferrocarril, inaugurado el 23 de agosto de 1909, tenía una longitud de 132 kilómetros y únicamente conectaba a Girardot con Facatativá, donde pasajeros y carga debían transbordar al Ferrocarril de la Sabana para acceder a Bogotá, ya que las dos líneas férreas tenían diferente ancho de trocha^{588,589,590}.

⁵⁸⁶ FRANK B. CURRAN, *“Motor roads in Latin American”*, Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series No. 18, Washington, 1925

⁵⁸⁷ J. GARNETT LOMAX, His Majesty's Vice-Consul, Bogotá, *“Republic of Colombia: Commercial review & handbook (July 1929)”*, Department of Overseas Trade, Published by his Majesty's Stationery Office, London, 1930

⁵⁸⁸ MIGUEL TRIANA, *“Ferrocarril de Girardot”*, Revista del Ministerio de Obras Públicas, Año IV, No. 9, pp. 690-701, Bogotá, septiembre de 1909

⁵⁸⁹ Entre la noche del 7 y la madrugada del 11 de septiembre de 1925, siendo ministro de obras públicas Laureano Gómez, 560 trabajadores angostaron la trocha del Ferrocarril de la Sabana (1,0 m) hasta la yarda (0,9144 m) que tenía el de Girardot, lo que permitió conectar las dos líneas y eliminar los transbordos, enojosos para los pasajeros y costosos para la carga. En conferencia leída en la Sociedad Colombiana de Ingenieros, el Director General de Ferrocarriles reveló que *“los trabajos de angostamiento de la vía, adaptación del material rodante, etc., valieron aproximadamente \$ 50.000”*. Ref.: DARÍO BOTERO ISAZA, *“Los ferrocarriles colombianos en el año de 1925”*, Anales de Ingeniería No. 397, pp. 607-620, Bogotá, abril de 1926

⁵⁹⁰ En un solo párrafo de la página 15 del libro *“La mula de hierro”* (Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986), su autor Gustavo Arias de Greiff introdujo tres falsedades sobre los trabajos del Ferrocarril de la Sabana: *“comenzó la construcción del ferrocarril de la Sabana, obra increíble para la cual se trajo (sic) a lomo de mula desde el Magdalena todos los elementos necesarios—incluyendo rieles, vagones y locomotoras— para avanzar al revés, o sea desde Bogotá hacia el río Magdalena... Su línea, de un metro de trocha, fue angostada a una yarda en 1924”*

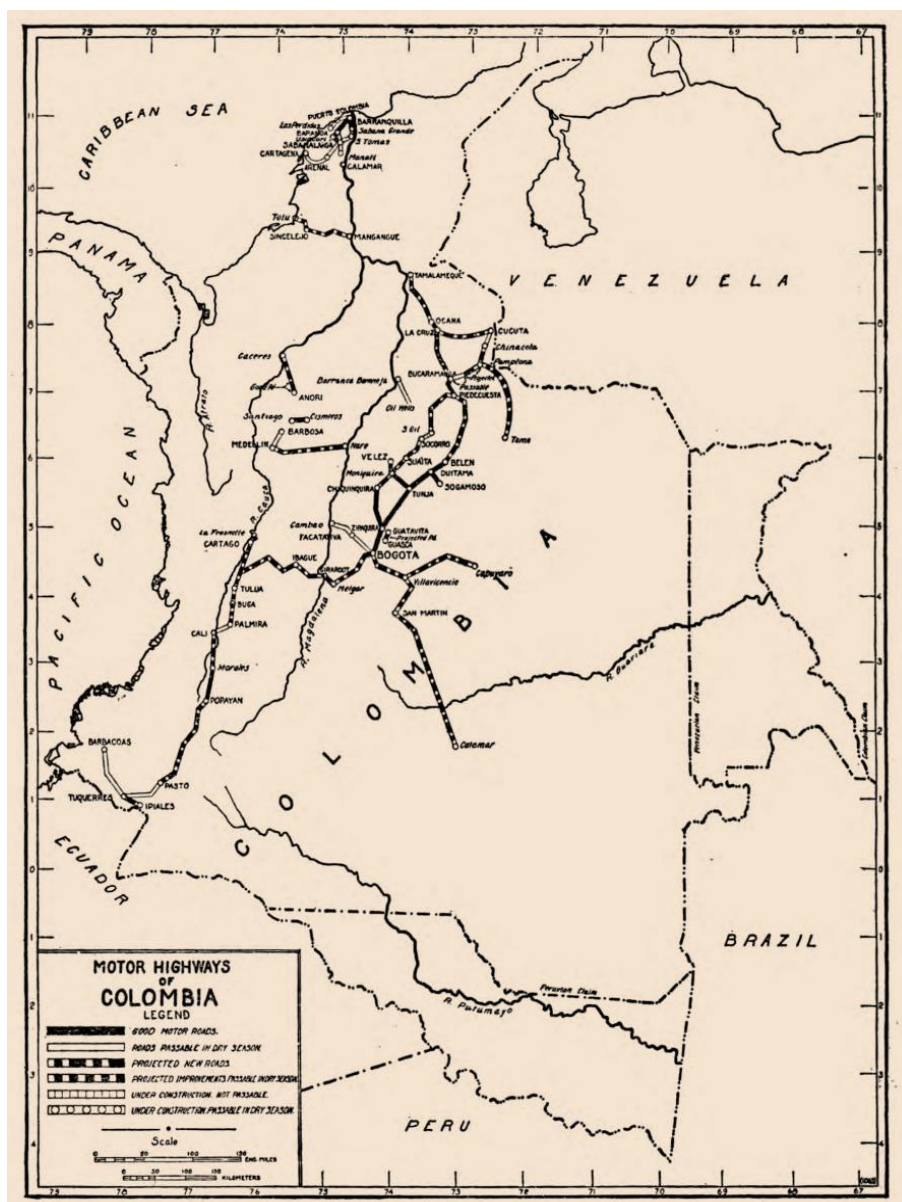


Figura 152 - Carreteras colombianas en 1925

Como colofón de este relato sobre la vía de Cambao, baste mencionar que el decreto 1307 del 20 de agosto de 1930, por el cual se dictaron medidas relacionadas con la administración de las vías nacionales, dividió el país en zonas, correspondiendo la vía Facatativá-Cambao-San Lorenzo (Armero) a la zona de San Lorenzo. Finalmente, la ley 88 del 2 de julio de 1931, por la cual se adoptó un nuevo plan de carreteras con sostenimiento a cargo de la Nación, le confirmó el carácter nacional a la carretera de Cambao, al incluir en él la transversal Villavicencio-Bogotá-Cambao-Ibagué. Este hecho se ve reflejado en un esquema de las vías nacionales elaborado por el Ministerio de Obras

El primero de marzo de 1927, el gobernador de Cundinamarca firmó un decreto determinando que la junta central de caminos de Girardot se encargara de la terminación de la carretera entre Girardot y Melgar *“con la sumas destinadas con tal objeto y que tiene en su poder”*⁵⁹². En agosto de 1928, Enrique Liévano, miembro de la junta pro-carretera, escribió que *“hay cómodo paso hasta La Aguadita en tiempo de verano, como lo pueden asegurar muchos caballeros, señoras y niños que han ido y vuelto (...) sin el menor contratiempo. (...) Los señores Cubillos hicieron ese mismo recorrido en noventa minutos, de La Aguadita a la plaza de Bolívar”*⁵⁹³. El 11 de septiembre siguiente, *El Tiempo* informó, en primera plana, la inauguración del tramo hasta La Aguadita, ceremonia encabezada por el presidente y el arzobispo primado de Colombia, señores Miguel Abadía e Ismael Perdomo. El 8 de junio de 1930, el mismo diario dio cuenta de que un *“Acto de verdadera justicia es reconocer como lo ha hecho el H. Concejo municipal de Fusagasugá, la labor infatigable, tenaz y del doctor (Gustavo) Posse, quien ha puesto todos los medios que han estado a su alcance para que la obra de la carretera Sibaté-Fusagasugá sea en breve una realidad”*⁵⁹⁴. Valga la pena dejar en claro que los medios al alcance del doctor Posse, como jefe que era de la sección de justicia del Departamento, no eran otros que los presos departamentales que componían la colonia penal de *El Bermejál*. En agosto siguiente, el día 10, otro artículo publicado en *El Tiempo* mencionó que la carretera ya estaba a solo cuatro kilómetros de Fusagasugá y que una vez terminado este trayecto, *“queda solo por construir entre Fusagasugá y Melgar para quedar Bogotá comunicada por ruedas en vía directa con Girardot, 130 kilómetros que se podrán recorrer en tres horas”*⁵⁹⁵. En el mismo 1930 se hizo realidad la esperanza de que solo faltara la construcción del tramo entre Fusagasugá y Melgar. El 29 de septiembre, *El Tiempo* informó que el gobernador del Departamento, Juan Samper Sordo, había estado en Girardot el día anterior en horas de la tarde *“recibiendo la carretera Girardot-Melgar en asocio de múltiples personas”*⁵⁹⁶, y el 12 de diciembre publicó otro artículo informando que el día siguiente *“se llevará a cabo la anunciada inauguración oficial de la carretera Bogotá-Fusagasugá, y*

⁵⁹² “La carretera de Girardot a Melgar”, *El Tiempo*, página 5, Bogotá, miércoles 2 de marzo de 1927

⁵⁹³ ENRIQUE LIÉVANO D., “La carretera de Bogotá a Fusagasugá”, *Diario El Tiempo*, No. 6.077, página 14, Bogotá, lunes 27 de agosto de 1928

⁵⁹⁴ “La carretera Sibaté-Fusagasugá”, *El Tiempo*, página 13, Bogotá, domingo 8 de junio de 1930

⁵⁹⁵ “Enorme entusiasmo por la carretera Bogotá-Fusagasugá”, *El Tiempo*, página 7, Bogotá, domingo 10 de agosto de 1930

⁵⁹⁶ “El gobernador Samper Sordo recibió ayer la carretera Girardot-Melgar”, *El Tiempo*, página 6, Bogotá, lunes 29 de septiembre de 1930

con tal motivo la Gobernación ha organizado un desfile de motocicletas, automóviles y buses que partirá a las dos de la tarde del sábado del Parque de la Independencia con dirección a Fusagasugá”⁵⁹⁷, desfile que sería presidido por el gobernador Samper Sordo y en el que “los carros irán adornados con cintas y banderas tricolores”. Un registro del desfile, acompañado de fotografías, fue publicado el día 15, y en él dice que “en el trayecto Bogotá a San Miguel faltan por construir tres kilómetros de muy poco costo”⁵⁹⁸. La revista *Cromos* también incluyó fotografías del evento en su número 742. Una de ellas muestra al gobernador con algunos de sus acompañantes (figura 154).

De este evento también se hizo eco *El Nuevo Tiempo* en su edición del día 16⁵⁹⁹. Este diario mencionó el desfile de los vehículos llegados desde Bogotá, así como las fiestas de celebración durante la noche del 13 de diciembre; reconoció la contribución del doctor Gustavo Posse, “quien aportó a la obra la colonia de presos con una magnífica organización”, y finalizó señalando que “no se ha producido el primer accidente automovilario, no obstante que hay varios trayectos de la carretera sin afirmado”.



Figura 154 - Fotografía publicada en *Cromos* el 20 de diciembre de 1930

La ley 88 del 2 de julio 1931, por la que se adoptó un plan de carreteras nacionales, incluyó el sector Girardot-Fusagasugá-Bogotá como parte de la

⁵⁹⁷ “Inauguración de la carretera a Fusagasugá”, *El Tiempo*, página 3, Bogotá, viernes 12 de diciembre de 1930

⁵⁹⁸ “Inanguración (sic) de la carretera a Fusagasugá”, *El Tiempo*, No. 6.899, página no numerada, Bogotá, lunes 15 de diciembre de 1930

⁵⁹⁹ CORRESPONSAL ESPECIAL, “El progreso invade a Fusagasugá – La vista del gobernador – El ministro de guerra y Sumapaz”, *El Nuevo Tiempo*, página 1, Bogotá, martes 16 de diciembre de 1930

llamada Troncal Oriental. Su sostenimiento pasó entonces a ser de cargo de la Nación desde el 1 de enero del año siguiente. La primera tarea por emprender, aparte del mantenimiento de la vía existente, fue la ejecución de las obras faltantes entre Fusagasugá y Melgar, con el fin de conectar los dos tramos que había inaugurado la gobernación de Cundinamarca en 1930. El 28 de febrero de 1933 *El Tiempo* publicó una nota remitida el 26 por Simón E. Younes, su corresponsal en Girardot, donde cuenta que el ministro de Gobierno, Agustín Morales Olaya, *“declaró que parece que el ministro de obras públicas, doctor Alfonso Araújo, está vivamente intencionado en tomar parte activa en esta importantísima vía, que une al principal puerto de Cundinamarca sobre el Magdalena, con la capital de la república, especialmente en el sector de El Boquerón, ya que el gobierno nacional está muy empeñado en la terminación de esta carretera”*⁶⁰⁰.

Otra noticia, publicada el 6 de enero de 1934, dio cuenta de que los trabajos de la carretera entre Girardot y Bogotá estaban a punto de ser empalmados y que solo faltaban unos doscientos metros de la explanación, *“de tal suerte que próximamente podrá ser recorrida la vía en su totalidad por vehículos de rueda”*⁶⁰¹. El 22 de ese mismo mes se anunció que la inauguración de la carretera se produciría en marzo⁶⁰², y dos días más tarde se informó que *“en virtud de un arreglo celebrado entre la nación y la gobernación de Cundinamarca, el departamento dará término a la carretera que une a Bogotá con el vecino puerto de Girardot, vía que se ha venido construyendo bajo la dirección del ministerio de gobierno”*⁶⁰³; además, que debido a este arreglo, *“Cundinamarca destinará la suma de \$ 40.000 para la conclusión de la vía en el sector de Fusagasugá, en el cual los trabajos adelantan con bastante rapidez”*.

La construcción de la carretera no se concluyó en marzo y ni siquiera en abril de aquel año, pero ello no fue óbice para que Enrique Olaya Herrera, como todo presidente colombiano que se respete, acudiera a inaugurarla *“en obra*

⁶⁰⁰ SIMÓN E. YOUNES, *“La pronta terminación de la gran carretera de Girardot a Bogotá”*, *El Tiempo*, página 6, Bogotá, martes 28 de febrero de 1933

⁶⁰¹ CORRESPONSAL ESPECIAL, *“Los dos sectores de la vía a Bogotá están ya a punto de empalmarse”*, *El Tiempo*, página 6, Bogotá, martes 6 de enero de 1934

⁶⁰² CORRESPONSAL, *“En marzo se inaugurará la carretera que une a Bogotá con Girardot”*, *El Tiempo*, página 6, Bogotá, lunes 22 de enero de 1934

⁶⁰³ *“El Departamento terminará la vía Bogotá-Girardot”*, *El Tiempo*, página 5, Bogotá, miércoles 24 de enero de 1934

gris” antes de la finalización de su mandato el 7 de agosto siguiente. El magno acontecimiento se produjo el lunes 30 de abril de 1934. Según *El Tiempo* de esa fecha, el mandatario arribaría al medio día procedente de Fusagasugá, donde había permanecido desde el viernes anterior, acompañado de su hija y altos empleados de la Casa Militar de Palacio⁶⁰⁴. La nota del diario menciona que desde Bogotá viajarían otros “*cuatro carros que esperan llegar a Girardot después de un recorrido de cinco horas*”. En su edición del día 1 de mayo, el periódico describió en detalle la agenda del evento. Al leerla, llama la atención el hecho de que a las dos y media de la tarde, hora en que terminó el almuerzo, su excelencia haya optado por regresar a la capital por la vía férrea⁶⁰⁵. Sin duda, no muy confortable debió parecerle a su tefanario el viaje inaugural en el automóvil. De que la carretera estaba sin terminar lo atestigua el mismo artículo, donde dice “*que el ingeniero doctor Sarmiento considera que como la mayor parte de la vía tiene cascajo, antes de sesenta días habrán concluido los trabajos del afirmado, pudiendo darse al servicio definitivo una de las mejores vías del país*”. Por último, en la página 6 de la edición del 3 de mayo, *El Tiempo* incluyó un mosaico fotográfico del evento multitudinario de inauguración, al cual corresponde la borrosa fotografía que muestra la figura 155.



Figura 155 - Fotografía publicada en *El Tiempo* el 3 de mayo de 1934

⁶⁰⁴ “*El doctor Olaya inaugura hoy la carretera Bogotá-Girardot*”, *El Tiempo*, página 1, Bogotá, lunes 30 de abril de 1934

⁶⁰⁵ CORRESPONSAL, “*Más de cinco mil personas aclamaron al doctor Olaya*”, *El Tiempo*, pp. 1-2, Bogotá, martes 1 de mayo de 1934

Apéndice 1. El primer automóvil que circuló por una vía carretera en Colombia

Enrique Echavarría cuenta en sus crónicas⁶⁰⁶: *“En la posada de Yarumito, cuando yo venía de Bogotá, en el mes de octubre de 1899, alcancé a don Carlos Coriolano Amador, quien regresaba de Europa. Traía él el primer automóvil que entraba en Colombia; era el aparato uno de los primeros que se construyeron en el mundo. Acompañábalo un muchacho francés, el chofer para su automóvil. Con ambos me tocó dormir en la misma pieza.*

(...) Con mis compañeros continué al día siguiente mi viaje hacia esta ciudad (Medellín); don Carlos se quedó aguardando su automóvil, que llegaría muy pronto, y en el que en pocos momentos nos daría alcance. Deseaba él entrar a Medellín en ese aparato y dar un verdadero golpe en medio de la entusiasta muchedumbre. ¡Cómo será el susto de la gente, cuando me vea andar en un coche sin caballos; van a decir que son cosas del demonio!, me decía él, con el más vivo regocijo. Tal ideal no pudo realizarlo. El famoso automóvil tuvo que seguir cargado y entró a Medellín a hombro de hombres. (....) El automóvil del señor Amador era chiquito, de dos puestos, descubierto, de poca fuerza, construido para rodar por las calles planas y asfaltadas de París; en las nuestras, entonces empedradas y de fuertes subidas, el aparato no dio resultados. El señor Amador tuvo que archivarlo y despachar al chofer”.

El viaje que hizo Echavarría entre Bogotá y Medellín fue anunciado en el diario *El Herald* de Bogotá del martes 3 de octubre (figura 156), lo que da respaldo

⁶⁰⁶ ENRIQUE ECHAVARRÍA ECHAVARRÍA, *“Crónicas e historia bancaria de Antioquia”*, Colección Biblioteca Básica de Medellín 3, Primera edición facsimilar reducida, Instituto Tecnológico Metropolitano, Medellín, 2003

a su relato sobre el automóvil de Amador. Lamentablemente, ningún periódico de días posteriores dio cuenta del sufrido estreno del vehículo en las calles de la bella villa.



Figura 156 - Noticia publicada en *El Herald* sobre el viaje de Echavarría de Bogotá hacia Antioquia a comienzos de octubre de 1899

Al mencionar que el vehículo llegó a Medellín “a hombro de hombres”, Echavarría da a entender que aún no había transitado por carretera colombiana alguna, hecho en el que coincide otro cronista antioqueño, Lisandro Ochoa⁶⁰⁷, quien menciona taxativamente que el automóvil se estrenó en las calles de esa ciudad: *“el día del estreno del vehículo fue de gran emoción en la vida pueblerina de Medellín. Cuando el señor Amador salió de su casa (el palacio Amador como se le nombraba) y que estaba situada en la calle Palacé, muchos curiosos quisieron ver el vehículo y a su experto chofer, el cual había sido traído expresamente con ese fin. El automóvil recorrió normalmente algunas cuadras, pero al llegar frente al hoy Banco Alemán Antioqueño ‘se resistió’ y fueron inútiles los esfuerzos que se hicieron para hacerlo seguir. Empujado por unos granujas, regresó al Palacio”*. Finalmente, la confirmación de que ese vehículo jamás circuló por una carretera colombiana la hizo Echavarría por partida doble: primero, porque refiriéndose al día del estreno, dijo que *“El señor Amador tuvo que archivarlo y despachar al chofer”*, y luego, al referirse a la segunda y última salida del vehículo: *“Como en 1905 vino aquí un extranjero, quien aseguró a don Carlos que era capaz de poner en movimiento el autico, le hizo alguna reformas y logró que algo anduviera; se anunció una exhibición del aparato en el Frontón de Jai-Alai; se presentó don Carlos al lado del chofer muy bien vestido con su sombrero de copa y gran flor en el ojal; dieron una vuelta por la pista; el vehículo producía más ruido y humo*

⁶⁰⁷ LISANDRO OCHOA, *“Cosas viejas de la Villa de la Candelaria”*, Colección Biblioteca Básica de Medellín 15, Instituto Tecnológico Metropolitano, Medellín, 2004

que una locomotora; el carro volvió a la casa, más empujado por la muchedumbre que lo aclamaba”.

Dando entonces por cierto que el pequeño De Dion Bouton de Amador no transitó por ningún camino carretero en el país, resulta lícito suponer, a la luz de la información disponible, que ese honor lo tuvo el Cadillac tipo A Rear Entrance Tonneau, modelo 1903, que el señor Ernesto Duperly trajo de los Estados Unidos en 1904^{608,609}. Una entrevista publicada en el diario *El Nuevo Tiempo* en septiembre de ese año da cuenta del hecho. La entrevista, mencionada antes por otro motivo, fue la realizada al ingeniero Pérez sobre el estado del camino de Cambao. En uno de sus apartes, Pérez contó que *“El Sr. Duperly trae actualmente por esa vía uno de esos vehículos que en Europa han alcanzado la prodigiosa velocidad de 140 kilómetro por hora”* (figura 157). Dado el estado deplorable del camino en aquel momento, es lógico suponer que Duperly subió el vehículo desarmado en cajas sobre carros de yunta. Ya había dicho unos años antes el cónsul colombiano en Nueva York que, aunque la mercancía corriente subía por el camino de herradura de Honda, *“las cajas pesadas ... se transportan en vapor hasta Cambao, un sitio aguas arriba de Honda, y se llevan a Bogotá en carros de bueyes”*⁶¹⁰. En este caso, sin embargo, el destino final de las cajas con las piezas del auto no fue Bogotá. Llegando al país tras una ausencia prolongada en los Estados Unidos, la intención de Duperly fue hacer una entrada triunfal en su flamante automóvil a la capital,

⁶⁰⁸ Alfredo Ortega presentó en 1928 otra versión sobre el primer automóvil que llegó al país, la cual no ha sido posible validar: *“Puede decirse que la industria automovilaria surgió en 1898, y que sus productos se extendieron rápidamente por todo el mundo. El primer carro, automotor, venido al país, de que tengamos noticia, fue uno pequeño, que importó a Bogotá el señor Miguel Toledo por aquella época. Era de cuatro puestos, sin capota, que, al circular por las mal empedradas calles de la ciudad producía un ruido infernal, que infundía espanto. Los perros huían despavoridos, las viejas se santiguaban y las muchachas exclamaban sonriendo: ‘Lo que inventan esos extranjeros...’. En sus excursiones, si acaso alcanzó a pasar del parque de San Diego, nunca llegó hasta el río del Arzobispo, por lo cual los ocupantes, generalmente amigos del propietario, tenían que echar pie a tierra y ayudar a devolver, a empujones, el armatoste, hasta la casa de su dueño”*. Ref.: ALFREDO ORTEGA, *“Una rival poderosa de la línea férrea”*, Anales de Ingeniería, Sección Editorial, Vol. XXXVI, Nos. 424 y 425, página 210, Bogotá, julio y agosto de 1928

⁶⁰⁹ Un libro financiado por el Ministerio de Transporte, disponible en su página web en 2024 —JOSÉ ALVEAR SANÍN, *“Historia del transporte y la infraestructura en Colombia [1492-2007]”* —, da por válida una versión jamás comprobada de Enrique Santos Molano, según la cual el primer automóvil que circuló por las calles bogotanas lo hizo en febrero de 1901, en pleno fragor de la guerra de los mil días, y hasta incluye en la página 155 una fotografía supuestamente de él. Alvear afirma que *“He podido establecer que se trataba de un Orient Buckboard, fabricado por Waltham Manufacturing Co, de Waltham, Massachussets”*. Esta afirmación es ajena a la verdad, ya que el automóvil mostrado en esa fotografía ni es Orient, ni es modelo 1901. Se trata, nada menos, que del Cadillac modelo 1903 importado por Ernesto Duperly

⁶¹⁰ Ibidem 487

con más suerte que la que tuvo Amador con el suyo en Medellín. Hay una fotografía que muestra parte de la carrocería y las cajas donde venía desarmado el resto del vehículo, depositadas en la estación de Facatativá (figura 158)⁶¹¹. Morales et al.⁶¹² dicen que *“el arribo de este aparato a la estación del ferrocarril en Facatativá, y su posterior ensamblaje en esas instalaciones, se hicieron casi en secreto por el afán de don Ernesto de presentarlo en Bogotá sorpresivamente, listo y funcionando”*. Sin embargo, las cosas no le salieron como pensaba.

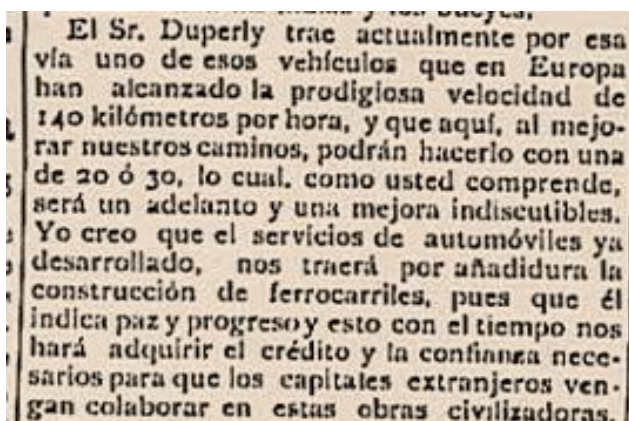


Figura 157 - Párrafo de la entrevista con Pérez donde cuenta que Duperly traía en 1904 un automóvil por el camino de Cambao



Figura 158 - Las piezas del automóvil de Duperly arrumadas en la estación del ferrocarril de Facatativá

⁶¹¹ “La historia del automóvil se imprime”, Revista Motor, 9 de agosto de 2018

⁶¹² AGUSTÍN MORALES, JORGE SALGADO, “Carros. El automóvil en Colombia”, Villegas Editores, Bogotá, noviembre de 1995

Una noticia muy escueta, publicada en *El Porvenir* y *El Nuevo Tiempo* los días 10 y 13 de septiembre de 1904, respectivamente, da cuenta de que el vehículo se volcó durante su travesía hacia Bogotá, produciéndole algunas magulladuras a Duperly, en el que fue el primer recorrido de un automóvil por una vía rural colombiana (figura 159). Como en aquella época no existía el afán por la *chiva*⁶¹³, podían pasar semanas y hasta meses entre la ocurrencia de un evento y su publicación en alguno de los periódicos locales. Por ese motivo, no resulta posible establecer con certeza el día de 1904 ni el punto del trayecto entre Facatativá y Bogotá donde se presentó el accidente del automóvil de Duperly.

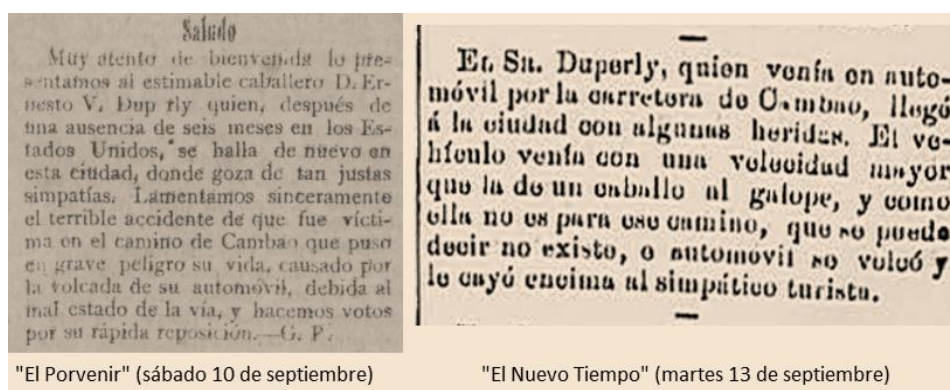


Figura 159 - El percance carretero de Duperly mencionado en dos diarios bogotanos

De lo que sí hay evidencia es del debut del automóvil por las calles bogotanas. Una nota dirigida por el Cónsul norteamericano Alban Goshorn Snyder a sus superiores el 24 de octubre de 1904⁶¹⁴ menciona que la semana anterior había aparecido el primer automóvil por las calles de la ciudad causando un entusiasmo sin paralelo (figura 160). Aunque Snyder no identificó el vehículo, se puede inferir que se trataba del Cadillac de Duperly, una vez hechos los arreglos de latonería y pintura a los que se sometieron tanto él como su automóvil con motivo de la aparatosa volcadura sufrida semanas atrás.

⁶¹³ chiva = primicia noticiosa, en "*Bogotálogo Tomo I*", ANDRÉS OSPINA, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Bogotá, 2011

⁶¹⁴ ALBAN G. SNYDER, "*Automobiles in Bogotá*", Daily Consular Reports, No. 2141, Government Printing Office, Washington, December 24, 1904

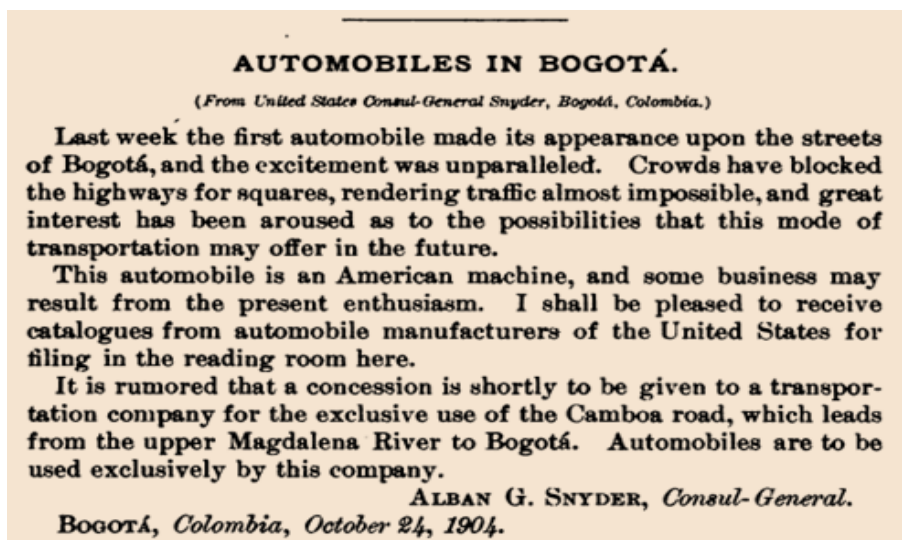


Figura 160 - Informe enviado por el cónsul norteamericano a sus superiores el 24 de octubre de 1904

Apéndice 2. Línea de tiempo desde Fernández de Lugo hasta el primer camino carretero entre el río Magdalena y Bogotá

Una cronología de Colombia, publicada hace casi 120 años en el Boletín de Historia y Antigüedades de la Academia Nacional de Historia⁶¹⁵, dice en su introducción que ella es *“la cimbra para edificar la historia, y servirá igualmente para rectificar las fechas”*. Lo mismo cabe decir de este cuadro resumen sobre la larga espera que soportó la capital del Nuevo Reino de Granada y luego de la República de Colombia para tener a su alcance un camino de ruedas que facilitase su acceso al río grande de la Magdalena, ese protagonista estelar del trazado vial del territorio neogranadino y ruta vital durante toda la etapa colonial y más de un siglo de la vida republicana. Esta cronología, al igual que la publicada en aquel boletín de la Academia de Historia, *“adolecerá indudablemente de errores, cuya rectificación lejos de mortificarnos la agradeceremos debidamente”*.

AÑO	EVENTOS
1534	Pedro Fernández de Lugo presenta a la Corona española una súplica de capitulación para la conquista y población de las tierras de Santa Marta
1535	La Corona concede el privilegio a Fernández de Lugo, quien nombra a Gonzalo Jiménez de Quesada como lugarteniente y justicia mayor de la expedición, la cual parte de Tenerife hacia Santa Marta a finales de noviembre o primeros días de diciembre
1536	La expedición arriba a Santa Marta al inicio de enero. Un contingente al mando de Gonzalo Jiménez de Quesada parte en abril de Santa Marta por tierra y agua hacia interior del territorio ignoto
1537	Por las dificultades que se presentan para seguir subiendo por el río a causa de la fuerza de su caudal, los sobrevivientes del grupo de Quesada suben por la cordillera. El 2 de marzo la expedición domina la sierra, deslinde entre la altiplanicie y las fragosas selvas, y queda así abierto el camino del Opón. Continúa Quesada con lo que le resta de su contingente a través del país de los chibchas
1538	Quesada establece el poblado de Santa Fe en el Valle de los Alcázares y da el nombre de Nuevo Reino de Granada a las tierras hasta ahora descubiertas

⁶¹⁵ EDUARDO POSADA, *“Cronología de Colombia”*, BHA, Año IV, Número 42, página 328, Academia Nacional de Historia, Bogotá, diciembre de 1906

AÑO	EVENTOS
1539	Quesada hace la fundación formal, jurídica y definitiva de Santa Fe, y viaja a España en compañía de Federmann y Belalcázar, para que el Consejo de Indias dé solución a las divergencias sobre la jurisdicción de los territorios que cada uno de ellos consideraba haber descubierto. Para acceder desde Santa Fe al río Magdalena en su camino al mar, usan la ruta de Guataquí, descubierta por Quesada, la cual evita un tortuoso regreso por el camino del Opón
1540	Sube a la altiplanicie por el camino del Opón la segunda expedición española. La comanda Jerónimo Lebrón, gobernador encargado de la provincia de Santa Marta ante la muerte de Fernández de Lugo. Al no conseguir su propósito de copar el Nuevo Reino, regresa a Santa Marta por la ruta de Guataquí
1543	Sube la tercera expedición española por el camino del Opón, al mando de Luis Alonso de Lugo, hijo de Pedro Fernández de Lugo, a quien le cupo por herencia el derecho a la gobernación de Santa Marta y bajo cuyo gobierno quedó, además, el Nuevo Reino de Granada por decisión del Consejo de Indias. Debido a lo agobiante que le resultó el ascenso por el camino del Opón, Luis Alonso ordenó a Luis Lanchero explorar un camino menos frágil entre el río y la parte alta de la cordillera, y este descubrió uno desde Vélez hasta el río Carare, que se conoció como <i>camino de Carare</i>
1544	Enterado de que le van a seguir un juicio de residencia debido a las tropelías cometidas, Luis Alonso de Lugo huye de Santa Fe hacia Europa por la vía de Guataquí, siendo arrestado en La Habana y llevado a España donde recupera la libertad usando sus influencias y parte del botín que hurtó en la gobernación
1545	Localizado ya el camino de Carare, pero aún sin abrir definitivamente la trocha, Pedro de Ursúa sube a Santa Fe por el camino del Opón con poderes para atender los asuntos del Nuevo Reino en tanto su tío, el visitador Miguel Díez de Armendáriz, designado como gobernador de las provincias de Cartagena, Santa Marta, Nuevo Reino de Granada, Popayán y Río San Juan, y encargado, además, de publicar y aplicar las Leyes Nuevas, atiende en Cartagena otros asuntos encomendados por la Corte española
1547	Miguel Díez de Armendáriz llega a Santa Fe en enero tras subir por el camino del Opón. En febrero, dirige al Rey una carta patética contando su sufrimiento al subir por él
1548	Pedro de Ursúa trabaja en la apertura del camino de Carare cumpliendo una orden de su tío Díez de Armendáriz
1550	Se instala la Real Audiencia de Santa Fe, lo que determina el fin del gobierno de Díez de Armendáriz
1552	El camino de Carare ya existe, pero no es apto para el tránsito de recuas
1553	Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer contratan con la Real Audiencia la apertura del camino de Honda, el primero que será apto para el tránsito de recuas. Al parecer,

AÑO	EVENTOS
	también construyeron uno apto para carros de yunta entre el embarcadero de Gallote (llamado después Bodegas de Bogotá) y el inicio del camino de recuas que construyeron para enfrentar la cordillera
1555	Una Cédula Real ordena cerrar el camino de Carare porque se siguen sacando las cargas a hombros de los naturales, y determina que en tanto no se habilite para recuas, se saquen las cargas por el puerto que está junto a San Sebastián de Mariquita. La Real Audiencia nombra a Alonso de Olalla como alcalde del embarcadero de Honda
1556	La Audiencia ordenó al cabildo de Vélez cerrar el camino de Carare en febrero y volvió a autorizar su apertura en septiembre, tras los trabajos de adecuación que adelantaron los veleños
1557	Olalla, Alcocer y Francisco Gómez de Feria crean la primera empresa para la navegación por el río Magdalena entre Chucurí y Honda
1560	El Cabildo de Santa Fe ordena la construcción del puente sobre el río Funza (Bogotá) a la salida de Fontibón, mediante contrato del 5 de agosto con Pedro Navarro
1570	Durante el segundo lustro de la década de los sesenta, el camino de Carare pasó a ser solo una escala en el camino de Honda, dejando de ser frecuentado por los mercaderes a causa del abandono y mal estado en que poco a poco fue cayendo, al no poder sustentarlo la ciudad de Vélez por falta de fondos
1583	En el Archivo General de la Nación hay documentos que relacionan al menos media docena de <i>“reparos, aderezos y acondicionamientos”</i> hechos al camino de Honda
1590	El presidente de la Real Audiencia, Antonio González, hizo promulgar unas ordenanzas para regular la boga en el río Grande de la Magdalena, y dejó latente la posibilidad de fijar el puerto del Carare como límite para la descarga, si una vez vistos y analizados en persona los puertos de Honda y Carare, llegase a la conclusión de que el traslado reportaría mayores beneficios tanto a personas como a mercaderías. Los habitantes de Vélez se apresuraron entonces a presentar una petición exponiendo las razones para que se volviera a abrir su camino, y el 11 de agosto González dio la orden de que todas las mercancías provenientes de Tierra Firme con destino al Nuevo Reino se descargasen solo en el puerto de Carare, desde donde llevarían por tierra a Santa Fe y demás destinos entrando por el camino de Vélez. El camino solo se logró poner en condiciones al inicio del siglo XVII, gracias al impulso de Antonio Beltrán de Guevara, corregidor de Tunja, a cuya jurisdicción pertenecía Vélez, quedando entonces abierto y habilitado para el tránsito de recuas
1622	Hay constancia de la circulación de los primeros coches en la ciudad de Cartagena. Los coches ya circulaban en Buenos Aires y en la Nueva España desde mediados del siglo XVI

AÑO	EVENTOS
1664	Durante la presidencia de Egües se inicia la construcción de un puente de piedra sobre el río Bogotá, a la salida de Fontibón
1700	El alcalde pedáneo del puerto de Carare y los miembros del Cabildo comenzaron a tardarse en la conservación y puesta a punto de los servicios que se habían obligado a mantener a lo largo del recorrido, al parecer por la falta del dinero suficiente para cubrir los gastos excesivos que se derivaban de tal obligación, lo que, con el transcurso de los años, provocó la interrupción del tráfico por el camino
1713	La firma del Tratado del Asiento en Utrecht en 1713 entre España y la Gran Bretaña generó una competencia comercial extranjera desleal a los productos del interior que se traficaban por el camino de Carare, principalmente harinas, situación que perduraría hasta mediados del siglo XVIII
1740	El virrey Eslava notificó a la Audiencia que ordenase al Cabildo de Santa Fe tomar los medios más convenientes a fin de componer y abrir nuevos y mejores caminos hacia la villa de Honda
1753	Se cuenta que el virrey saliente, José Alfonso Pizarro, no pudo salir en coche hasta Fontibón, porque el camellón no lo permitía y sólo pudo llegar hasta el puente Aranda
1754	Fenecida la vigencia del Tratado del Asiento, el virrey José Solís concedió a Blas de la Terga un asiento para transportar harinas del interior a Cartagena, a condición de la reapertura al tráfico del puerto y camino de Carare
1757	El 28 de noviembre se abrió al tráfico el camino entre el puerto de Carare y el Real de Nuestra Señora de los Dolores de Ture, como resultado de los acondicionamientos hechos por de la Terga
1761	El tránsito en vehículos de ruedas es posible en muchos senderos del altiplano. El virrey Solís envió su coche hasta Facatativá para recoger a su sucesor, Messía de la Zerda, quien subió por el camino de Honda
1763	El camino de Carare se había mantenido abierto, y por él retornó a Santa Fe el virrey Messía de la Zerda, tras desvanecerse en Cartagena la noticia de una posible invasión inglesa
1764	De la Zerda anuló el asiento de Blas de la Terga y, en su lugar, le otorgó uno a la marquesa de Valdehoyos para la importación de harinas desde Jamaica. El camino de Carare acabó entonces abandonándose al suspenderse el asiento, pues nadie estuvo dispuesto a hacer frente a los costos de su mantenimiento
1776	En su ascenso hacia Santa Fe para asumir su cargo, el virrey Flórez tomó el camino de Carare. Posteriormente, ordenó al ingeniero Ciriaco Galluzo el reconocimiento del camino de Honda y la elaboración de un proyecto de reparación

AÑO	EVENTOS
1789	El virrey Góngora cuenta lo siguiente a su reemplazo Francisco Gil en su relación de mando: <i>“De Honda a Santa Fé hay un camino que su misma vista horrorizará a V. E., especialmente si lo ha de pasar en tiempos de aguas, a pesar de ser el único por donde transiten todos los empleados y señores virreyes que van para el reino”</i>
1791	Solo hay cuatro coches en Santa Fe de Bogotá: el del Santísimo, el del arzobispo, el del virrey y el de la esposa del marqués de San Jorge
1793	Ramón Blanco Viana y Diego Otero elaboraron un diario sobre una exploración del camino y río Opón, para dar una cierta idea del terreno y sus situaciones y el mejor modo en que debían situarse las nuevas Iglesias y poblaciones en la región
1796	En su relación de mando, el virrey Ezpeleta deja constancia de que una compañía que se formó para el mantenimiento del camino de Carare, se obligó a hacerlo de su cuenta bajo ciertas condiciones que se le otorgaron, y que parecía cosa cierta que se hubieran abierto ya algunas leguas de camino, y que la senda antigua hasta el embarcadero estaba transitable, pues por ella se podía acceder hasta Vélez
1800	Manuel Villarroel explora una nueva ruta desde Simijaca hacia el Carare, a través del sitio llamado <i>Otro Mundo</i>
1801	Alexander von Humboldt sube a Santa Fe por el camino de Honda y deja constancia de su mal estado. Sería Humboldt el primero de muchos visitantes que durante todo el siglo XIX describieron la mala condición del camino de Honda en su tramo de montaña. Ninguno de los visitantes foráneos que publicaron libros en el siglo XIX manifestaron haber ascendido desde el río Magdalena hasta Bogotá por los caminos de Carare u Opón
1803	A su llegada para asumir el cargo de virrey, Antonio Amar y Borbón es trasladado en carruaje desde El Roble hasta la capital
1809	Juan Antonio Ferro elabora un plano de la dirección del camino de Carare desde la Parroquia de Puente Real hasta la margen del río Carare
1816	Por orden de Pascual Enrile, José Pío Domínguez levanta un mapa del camino que iba desde El Roble hasta el río Magdalena, incluyendo un nuevo trazado entre Guaduas y el puerto de Peñón de Conejo
1819	El 17 de diciembre se firma la ley fundamental de la República de Colombia dando fin a la dominación española. Aún no hay un camino carretero entre el río Magdalena y la capital que, a partir de esa fecha, se llamará simplemente Bogotá
1823	El Congreso expide una ley estableciendo las reglas que se deben guardar para la concesión de privilegios exclusivos y para la construcción de obras públicas a expensas

AÑO	EVENTOS
	del tesoro nacional, y define como caminos a cargo del gobierno nacional aquellos que atravesando dos o más provincias terminan en las costas o en la capital de la República
1825	Hay referencias de que Juan Bernardo Elbers, concesionario de la navegación a vapor por el Magdalena, abrió un camino para recuas entre el Peñón de Conejo y Guaduas, que fue abandonado tras la cancelación de la concesión en 1929
1833	Comienza una reapertura más del camino de Carare, esta vez con el apoyo del gobierno nacional
1845	El gobierno expide una ley sobre caminos nacionales, primer intento de elaboración de un plan vial integrado de la Nación, en la que fijó una lista de caminos nacionales, cuya apertura, composición, mejora y conservación se deberían hacer según las órdenes que dictare el Poder Ejecutivo
1847	El gobierno nacional contrata al ingeniero francés Antoine Poncet para definir la mejor línea para un camino carretero que pusiese en comunicación la ciudad de Bogotá con el río Magdalena. Poncet entregó su informe a comienzos del año siguiente, en el que presenta seis alternativas y recomienda la llamada de Siete Vueltas
1848	El gobierno nacional comienza la apertura de un camino entre Guaduas y Guarumo siguiendo la ruta de Poncet y fracasa en su empeño. Aparece la primera mención de la vía hacia Honda como <i>camino de occidente</i>
1849	Manuel María Zaldúa firma un contrato para la apertura del camino de herradura de Carare. El gobierno nacional anuncia que va a componer y mejorar el camino existente entre Bogotá y Honda, emprendiendo una composición sólida del tramo entre Aserradero (Los Alpes) y Villeta, empleando presidiarios del primer distrito, e invita a celebrar una contrata para refaccionar, macadamizar y construir de nuevo todo el camellón que falte en la parte del mismo camino, que media entre el puente de San Victorino y el sitio del Roble
1850	Agustín Codazzi visita el camino de herradura de Carare, observa los trabajos que adelanta Zaldúa, presenta un informe sobre el mismo y propone la apertura de una nueva vía. Zaldúa logra que el Congreso expida una ley otorgándole el privilegio de construir un camino carretero entre Cincinato y el puerto de Carare. El gobierno nacional firma en febrero un contrato con Eustacio y Evaristo de la Torre para la reconstrucción y macadamización de la vía entre San Victorino y El Roble. En octubre, Agustín Codazzi y Manuel Ancízar visitan la obra y manifiestan su satisfacción por la calidad de las primeras mil varas construidas. Como los trabajos entre Aserradero y Villeta avanzaban a ritmo muy lento con la mano de obra presidiaria y el tramo entre Villeta y Honda había quedado fuera de atención, Juan Bransby presentó en junio una propuesta para conservar durante cinco años el camino de herradura desde la boca del monte (El Roble) hasta Honda. El contrato le fue otorgado a Bransby en compañía de Francisco Briceño

AÑO	EVENTOS
1853	Hasta el mes de marzo, se habían recibido de los hermanos de la Torre 61.342 varas de calzada macadamizada entre San Victorino y El Roble, mientras que los trabajos de Bransby y Briceño en el otro sector del camino de Honda no avanzaban de acuerdo con las expectativas del gobierno nacional
1854	Se declara la caducidad del contrato con Bransby y Briceño. Debido a las consecuencias del golpe de estado del general José María Melo en el mes de abril, el señor Zaldúa renuncia a la construcción del camino de ruedas en el Carare y logra que la provincia de Vélez se haga cargo de la vía. Guillermo París funda un servicio de ómnibus entre Facatativá y Bogotá por el camino macadamizado
1856	Una compañía encabezada por el coronel Antonio María Díaz contrató la reapertura y conservación del camino de Carare y trabajó en la obra por espacio de ocho años, al cabo de los cuales se disolvió
1857	Agustín Codazzi descubre una posible ruta para un camino carretero que, partiendo desde el pie de la subida de El Roble en el camino de occidente, terminaba frente a Ambalema. El gobierno le dio un contrato para trazar una trocha de 1 m de ancho que, una vez abierta, se cerró en poco tiempo al impulso de la vegetación, debido a que se desatendió su mantenimiento
1862	José Antonio García y García, exministro del Perú ante el gobierno colombiano, subió a Bogotá por la vía de Honda y manifestó que <i>“en Pescaderías empieza el camino real para la capital de la República, y aunque muy triste decirlo, es necesario confesar que sólo por sarcasmo puede habersele dado aquel nombre”</i>
1864	Bajo el liderazgo de Aquileo Parra, Casimiro Díaz, Eusebio Morales y Domingo Téllez se realizó un proyecto de reapertura del camino de Carare, pero como no tenía tráfico permanente y, además, era constantemente atacado por los indígenas, fue finalmente abandonado
1869	El presidente de la Junta Administradora del camino de Occidente nombró una comisión de ingenieros para hacer un nuevo estudio y la construcción de un camino hacia Cambao. El ingeniero Nepomuceno González Vázquez hizo el trazado definitivo, el cual terminó el 13 de febrero del año siguiente
1870	El 3 de agosto, el ingeniero González comunicó al presidente de la Junta Administradora del camino de Occidente que la apertura de la trocha se había concluido el mes anterior. Alguien informó a la Asamblea del Estado de Cundinamarca que aquella solo era una cornisa por donde no podrían pasar sino palomas, y la Asamblea dio la orden terminante de suspender el trabajo en cualquier estado en que se encontrase, lo que llevó al abandono de la trocha, que pronto fue invadida por la vegetación

AÑO	EVENTOS
1871	El Ministro de Hacienda y Fomento presenta un informe al presidente de los Estados Unidos de Colombia, dando cuenta del gran beneficio económico derivado de la buena composición del tramo de camino macadamizado entre Bogotá y Facatativá
1882	El gobernador del Estado de Cundinamarca, general Daniel Aldana, emprendió la construcción de una línea férrea en la Sabana de Bogotá que comunicara la capital de la República con el Distrito de Facatativá. Simultáneamente, el Estado suscribió un contrato con la Compañía del Ferrocarril de Occidente para la construcción de una línea férrea entre Facatativá y la Vuelta de la Madre de Dios, cerca de las aguas del río Magdalena, contrato en el que se incluyó un artículo que obligaba al contratista a entregar al Estado los materiales y equipos requeridos para la construcción y la operación del tramo férreo entre Bogotá y Facatativá
1883	La Compañía del Ferrocarril de Occidente incumplió las obligaciones de su contrato y no entregó rieles, material rodante, ni demás elementos necesarios para la construcción y operación del tramo entre Facatativá y Bogotá. El Estado de Cundinamarca se vio entonces en el problema de importar directamente estos elementos y, además, definir cómo los transportaría desde el río Magdalena hasta el altiplano, dado su gran volumen y peso. La Junta Administradora del ferrocarril nombró una comisión conformada por los ingenieros Manuel H. Peña y Francisco Mariño para estudiar el asunto del transporte y proponer una solución. La comisión aconsejó, como medio más económico para transportar los materiales, la construcción de un camino carretero ampliando a tres metros de ancho la vía trazada la década anterior por el ingeniero Juan N. González Vásquez entre Los Alpes y Cambao. La propuesta fue aceptada y el gobernador Aldana ordenó el arreglo inmediato del camino, cuya longitud era 97 kilómetros. La gobernación envió al ingeniero Mariño Calderón a los Estados Unidos para recibir los elementos para el ferrocarril de la Sabana
1884	A comienzos de año, el gobierno de Aldana invitó a los señores José F. de Fuentes y Jacobo Wiesner a presentar una propuesta para el transporte del material fijo y rodante para el ferrocarril de la Sabana desde el río hasta el altiplano. Los invitados presentaron una oferta para hacerlo desde Cambao y suscribieron el mismo año el contrato con el Estado
1885	El 8 de agosto llegan a Facatativá, procedentes de Cambao, diez carros de yunta con rieles para la construcción del ferrocarril. Es el primer día en la historia en que un camino carretero conecta el río Magdalena con Bogotá
1888	El Congreso Nacional Legislativo ordenó al Poder Ejecutivo ejecutar las obras necesarias para hacer transitable en toda época, para carruajes, la vía denominada de Cambao y, al efecto, incluyó en el presupuesto de gastos de la vigencia de ese año la suma de \$ 120.000. El Gobierno Nacional tomó la vía a su cargo el 13 de marzo y nombró superintendente del camino al general Enrique Arboleda a quien reemplazó en julio el general José Vicente Crespo, y el mantenimiento se organizó primero por administración, y luego con el apoyo de contratistas en secciones de corta longitud

AÑO	EVENTOS
1889	Tras superar problemas financieros, reestructuraciones administrativas y siete años de trabajos, el Ferrocarril de la Sabana, cuya construcción fue auxiliada por el camino de Cambao, hizo su primer recorrido completo desde Facatativá hasta Bogotá el 20 de julio
1890	El Ministro de Fomento suscribió un contrato con Nepomuceno Merchán y Wenceslao Camacho para explorar, trazar y construir un camino cómodo y seguro para ser recorrido por recuas cargadas, desde la ciudad de Vélez hasta un puerto conveniente sobre el río Carare, donde en todo tiempo pudiera establecerse la navegación por vapor. Los contratistas cedieron el contrato el año siguiente a la <i>Compañía Empresaria del Camino de Carare</i>
1891	En cumplimiento de un contrato firmado el 9 de enero, Wiesner y Fuentes transportan el telón de boca elaborado por Annibale Gatti para el Teatro Nacional (llamado luego de Colón), <i>“del puerto de Arranca plumas a la capital de la República, por la vía de Cambao”</i>
1892	El Gobierno cambió el sistema de mantenimiento del camino de Cambao y decidió suscribir un contrato con un único responsable de la conservación de su totalidad. Al efecto, contrató al mismo Crespo el 26 de octubre, una vez éste se retiró de la Superintendencia
1895	El ingeniero oficial Jorge Brisson visitó las obras de la vía del Carare y presentó un informe muy desfavorable sobre los trabajos de compañía empresaria
1896	La <i>Compañía Empresaria del Camino de Carare</i> subrogó el contrato a los señores Francisco Camacho A. y Flavio Pinzón O., con la obligación de que estos organizaran una nueva Compañía, compromiso que hicieron efectivo el año siguiente, creándola con el mismo nombre que la anterior. En mayo, el ingeniero Nepomuceno Santamaría fue comisionado por el Ministerio de Hacienda, para evaluar el trabajo de mantenimiento del camino de Cambao a cargo de Crespo. Santamaría concluyó que Crespo venía cumpliendo el contrato a satisfacción y que aún disponía de plazo para realizar algunas actividades pendientes. Las palabras finales de su informe pusieron de relieve la significación que tuvo para Bogotá, y quizás para Colombia, este camino, independientemente de su modestia: <i>“Es preciso tener en cuenta para juzgar la importancia del camino de que me ocupo, que sin él no tendríamos probablemente los ferrocarriles de la Sabana, el Acueducto, la luz eléctrica y otras mejoras que es seguro que todos aplaudimos”</i>
1897	Cumplido el contrato de Crespo a finales del año anterior, el Ministerio de Hacienda, a cuyo cargo se encontraba el camino de Cambao, determinó que los trabajos se organizaran otra vez por administración. Los inviernos y la mala situación del Tesoro desmejoraron notoriamente el mantenimiento y retardaron la ampliación de la vía, la cual se siguió atendiendo de manera muy precaria

AÑO	EVENTOS
1899	En enero, el Ministerio de Hacienda suscribió contratos para la conservación de cada uno de los cuatro trayectos en que, para el efecto, se dividió el camino de Cambao. En el camino de Carare estaban construidas ocho leguas de camino de herradura a comienzos de octubre (tres de ellas correspondientes al contrato de 1890). Pocos días después estalló la guerra de los mil días, que duraría hasta noviembre de 1902. Tan pronto como comenzó la guerra, el Ministerio de Hacienda ordenó al inspector de los contratos del camino de Cambao poner en conocimiento de los contratistas que, en atención a las circunstancias bélicas, se había resuelto suspender temporalmente los trabajos en la vía. Finalmente, y ante el agravamiento de la situación de orden público, el Ministerio optó por rescindir los contratos el 12 de noviembre
1900/01	El siglo XX encuentra al país en plena guerra, al camino de herradura de Honda hasta Aserradero en su habitual pésimo estado y al de Carare sin concluir. Solo existe un camino carretero para acceder desde el río Magdalena hasta Bogotá: el de Cambao, en muy malas condiciones por falta de mantenimiento y la caída de algunos puentes
1904	Suben en carros de yunta desde Cambao hasta Facatativá por el camino carretero las piezas del que posiblemente fue el primer automóvil que circuló por las calles de Bogotá
1927	El camino carretero alcanza finalmente la condición de carretera. El 20 de julio, un automóvil recorre el trayecto completo entre Bogotá y Cambao. Cinco días después, hacen el viaje en sentido contrario un automóvil y cinco camiones

Apéndice 3. Itinerario resumido del viaje redondo de Cartagena a Santa Fe de los Tenientes Ferro y Escudero⁶¹⁶

176. <i>Itinerario resumido de este Viaje Redondo.</i> <i>de Cartag^{na} a S.^{ta} Fe.</i> <u>Diz.^{re} 29 de 932.</u> <i>Salida de Cartagena por la tarde: Noche en el Pueblo de Farcax.</i> <u>50.</u> <i>Comida en la Parroquia de Chijona: Noche en la de Mahato.</i> <u>51.</u> <i>Comida en Arroyo Honda: Noche en Barranca del Rey.</i> <u>Enera 1.^{ra} de 94.</u> <i>Embarkue en Barranca: Salida a la tarde: Noche en el Pueblo del Yucal.</i> <u>2.</u> <i>Comida en la Vivera de Carr: Noche en Tenerife.</i> <u>3. Descanso en esta Villa.</u> <i>Comida en una ladera sin nombre: Noche en la Playa de Moscas.</i> <u>4.</u> <i>Comida en la Parroquia de Pinto: Noche en la de S.^{ta} Ana.</i> <u>5.</u> <i>Comida y noche en la Villa de Mompox.</i> <u>6.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Fernando: Noche en el Pueblo de Chilloa.</i> <u>7.</u> <i>Comida en una ladera: noche en el Pueblo del Poma.</i> <u>8.</u>	<i>Comida en la ladera de S.^{ta} Juana: noche en la playa de S.^{ta} Rosa.</i> <u>9.</u> <i>Comida en el Sino de San Vito: noche en la playa de S.^{ta} Juan.</i> <u>10.</u> <i>Comida en la Parrochia de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de Santa.</i> <u>11.</u> <i>Comida en la Parrochia de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de Niquinal.</i> <u>12.</u> <i>Comida en la ladera del Rosario: noche en la de S.^{ta} Catalina.</i> <u>13.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la playa de mogotes de S.^{ta} Catalina.</i> <u>14.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de Barranca Hermosa.</i> <u>15.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>16.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>17.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en una playa siguiendo la ladera de S.^{ta} Catalina.</i> <u>18.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en una playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>19.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>20.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>21.</u> <i>Comida en la ladera de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>22.</u> <i>Comida en la Playa de S.^{ta} Catalina: noche en la Playa de S.^{ta} Catalina.</i> <u>23.</u>
--	---

⁶¹⁶ Ibidem 368

497 Viejo. <u>25.</u> Comida en la Parroquia nueva de buena-vista: noche en la ladena de <u>24.</u> <u>25.</u> Comida en la ladena de Perena: noche en playa Dera- na. <u>25.</u> Comida en la ladena de Purmido: noche en la pla- ya de Torra. <u>26.</u> Comida en la ladena de Honda: banda del S. de: noche en la Villa de Honda. <u>27.</u> y <u>28.</u> Descanso en dicha Villa. <u>29.</u> Salida de Honda: comida tarde y noche en la Parroquia de Guaduas. <u>30.</u> y <u>31.</u> de Enero y <u>1.</u> y <u>2.</u> de Febrero. Descanso en Guaduas. <u>4.</u> Salida de Guaduas: comida en la Venta de Cune: noche en la de Vie Inlo. <u>5.</u> Nocturna detencion en comida: noche en la Ven- ta de Betello. <u>6.</u> Comida en la Venta del Novillero: noche en playa. <u>7.</u> De dicho 6 de Febrero de 24 a 8 de Marzo de 25. Residencia en S. <u>2.</u> Salida de Santa Fe: noche en la Hacienda del Novillero. <u>4.</u> Salida de Novillero: tarde: noche en la Venta de	mal abriga. <u>11.</u> Comida tarde: y noche en la Venta de Gascas. <u>12.</u> Comida en Villota Parroquia: noche en la Venta de Cune. <u>13.</u> Comida tarde: y noche en Guaduas. <u>14.</u> Comida tarde: y noche en Honda. <u>15.</u> <u>16.</u> <u>17.</u> y <u>18.</u> Detencion en Honda. <u>19.</u> Salida de Honda y ens bogas: noche en playa de Vna. <u>20.</u> Noche en playa de Baul. <u>21.</u> Noche en Vela de Brujas. <u>22.</u> Noche en playa del Rosario. <u>23.</u> Noche Navegando. <u>24.</u> Noche en Mompan. <u>25.</u> Descanso en dicha Villa. <u>26.</u> Noche Navegando. <u>27.</u> Arribo a Barranca. <u>28.</u> Salida de Barranca: arribo y descanso a Mahates: Seguido camino en la noche. <u>29.</u> Entrada en Cartagena al amanecer.
	498.

Apéndice 4. Primer plano de la provincia de Santa Fe

En el Archivo General de Indias de Sevilla se encuentra un plano de la provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos, elaborado en 1584⁶¹⁷. La figura 161⁶¹⁸ es una copia fotográfica de él, tomada por el diplomático colombiano José Manuel Pérez Sarmiento, quien la incluyó en junio de 1914 en una revista que publicaba periódicamente en Cádiz con el nombre de *“Colombia”*. Aunque el Banco de la República atribuye el plano a un autor anónimo, existe opinión amplia en el sentido de que fue obra de Diego de Torres, también citado como Diego de la Torre, un mestizo hijo del encomendero español Juan de Torres y de la princesa indígena Catalina de Moyachoque, quien debido a la tradición matrilineal muisca heredó el título de cacique de Turmequé^{619,620}. Dada la falta de legibilidad de las leyendas del plano, la Academia Nacional de Historia hizo en 1926 la transcripción que muestra la figura 162⁶²¹.

⁶¹⁷ AGI, *“Plano de la provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos”*, Signatura: MP-PANAMA,8

⁶¹⁸ <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/312/>

⁶¹⁹ JOANNE RAPPAPORT, *“Letramiento y mestizaje en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI Y XVII”*, Georgetown University, Diálogo Andino No. 46, pp. 9-26, 2015

⁶²⁰ Con este plano y otro que dibujó de la zona de Tunja, puede considerarse a Torres como el primer cartógrafo nacido en la Nueva Granada y posiblemente en América. Los dos planos fueron un complemento de las reivindicaciones de los derechos de la raza indígena contenidas en un Memorial de Agravios que escribió y entregó personalmente Torres al rey Felipe II en una audiencia que este le concedió en 1584. Esta acción lo convirtió, sin duda, en pionero de los derechos humanos en el Nuevo Mundo. Tanto el memorial como la orden que al respecto dio el Rey el 1 de febrero de 1586, se encuentran en un artículo de Jorge Orlando Melo, disponible en internet, titulado *“El Memorial de Agravios de don Diego de Torres, cacique de Turmequé, 1584”*. El original manuscrito del documento se encuentra en el Archivo General de Indias, Signatura: PATRONATO,196, R.16. Desafortunadamente para don Diego, su lucha no terminó bien para él. Tras presentar el memorial, debió permanecer en España donde siguió alegando sus derechos al cacicazgo y defendiéndose de un proceso que se le había instaurado años antes por traición en la Real Audiencia de Santa Fe. Si bien el Consejo de Indias lo exoneró de todos los cargos en su contra el 20 de julio de 1587, el pleito por el cacicazgo continuó y no se había resuelto cuando, el 4 de abril de 1590, la muerte lo sorprendió en Madrid a los cuarenta años, sumido en la miseria

⁶²¹ EDUARDO POSADA, *“Cartografía Colombiana”*, BHA No. 177, pp. 523-524, Academia Nacional de Historia, Bogotá, julio de 1926

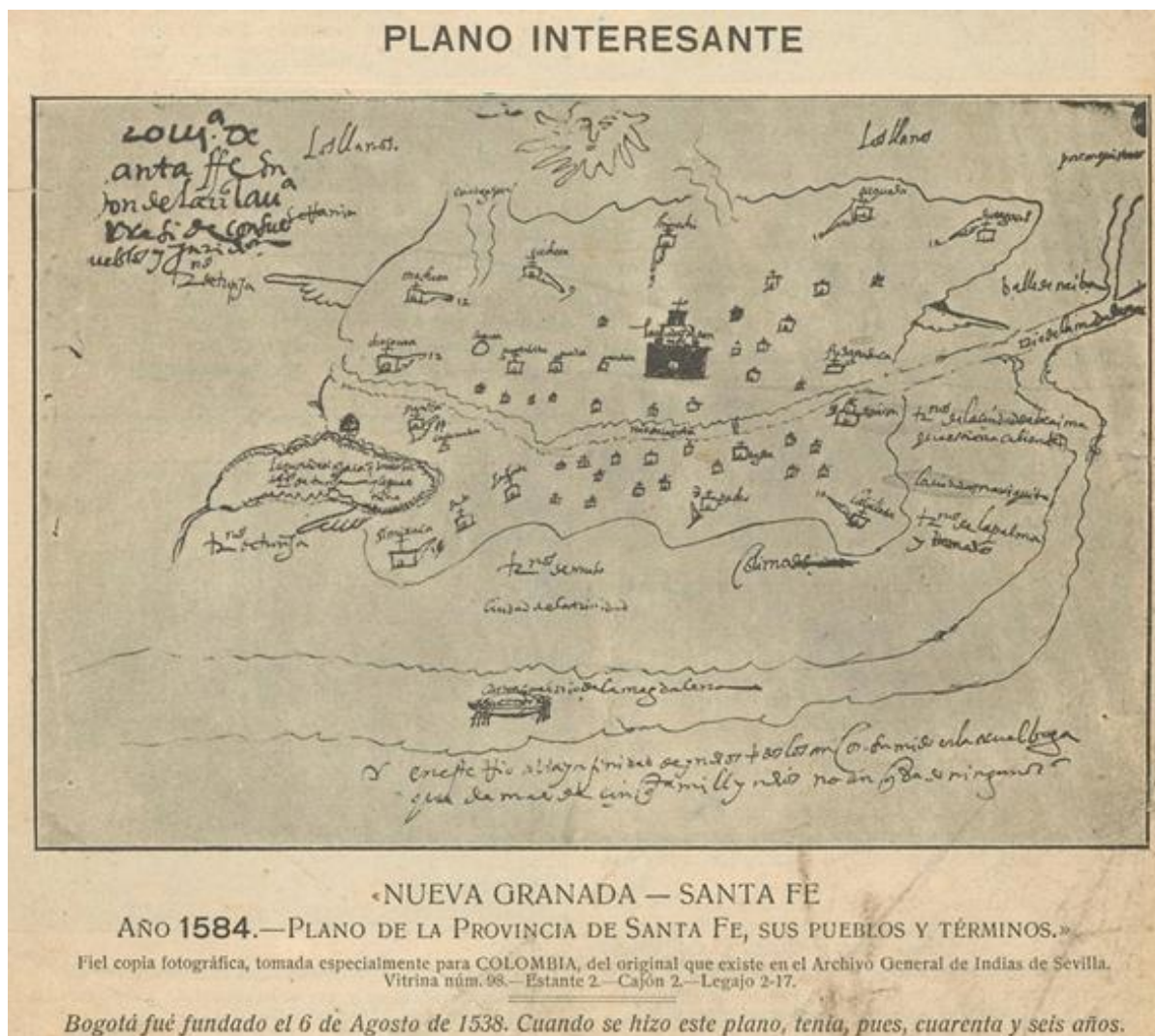


Figura 161 - Plano de la Provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos

1584

Torre (Diego de la).—Plano de la provincia de Santafé, sus pueblos y términos.

Lo menciona el señor Torres Lanzas así:

«Acompañado de una relación sobre el buen gobierno del Nuevo Reino de Granada, por Diego de la Torre, cacique, fecha en Madrid en 1584. Hecho a pluma.—30 x 21 centímetros.—Pat. Estante 2.—Cajón 2.—Legajo 2-17.—r. 16 (2).»

Este mapa lo publicó el señor J. M. Pérez Sarmiento en el periódico *Colombia*, que redacta en Cádiz, en junio de 1914, en copia fotográfica. El pone además de las indicaciones del señor Torres Lanzas: *Vitrina 98*.

El título está algo ininteligible, pero nos parece que es así: *Provincia de Santafé en jurisdicción de de tierra firme con sus pueblos y términos*.

Arriba pintado el sol como para marcar el oriente. A ambos lados de este dice: *los lianos*; y al extremo de la derecha: *por conquistar*.

Abajo: el Magdalena, en el cual hay pintada una embarcación con este letrero: *Canoa en el río de la Magdalena*. Debajo del río dice: *en este río había infinidad de indios todos los han consumido en la....que de más de cincuenta mil indios no han quedado ninguno*.

A la izquierda dice: *término de Tunja*, señalado por una manecilla, y encima *serranía* y a la derecha sube el Magdalena y dice: *Valle de Neiva*.

En el centro aparece: *la ciudad de Santafé* y el *río de Bogotá* que cae al Magdalena. Arriba del río Bogotá hay las siguientes poblaciones, algunas de ellas con números y una manecilla señalando a Bogotá, lo cual parece indicar la distancia en leguas: *Machetá 17, Gachetá 9, Choachi 3, Caquerá 10, Achagoas 12, Chocontá 12, Cajicá, Guatavita Guasca.... y Fusagasugá*.

Abajo de dicho río: *Suesca 17, Gucunubá, Simijaca 16, Susa, Subaté, Pacho, Cipacón, La Villeta 10, Bogotá*.

Fuera del marco, que parece señalar la provincia dice: *términos de Muzo, ciudad de La Trinidad, Tolimas, términos de La Palma y.... los, la ciudad de Mariquita, términos de la ciudad de Tocaima, que es tierra caliente*.

A la izquierda dice: *Laguna de Tinjacá y que demora en términos de Tunja, 7 leguas tiene*.

No tiene fecha ni nombre de autor, pero sin duda ese año de 1584, consta en alguna parte, cuando se le marcó con él en el archivo de Sevilla. Y sí parece de acuerdo con lo que existía entonces.

Sobre el río Bogotá se ve marcado un puente en el camino hacia Villeta. Debe ser donde se hizo luego *Puente grande*.

Figura 162 - Transcripción de las leyendas del plano

Apéndice 5. Los planos del puente grande dibujados por Coluchini

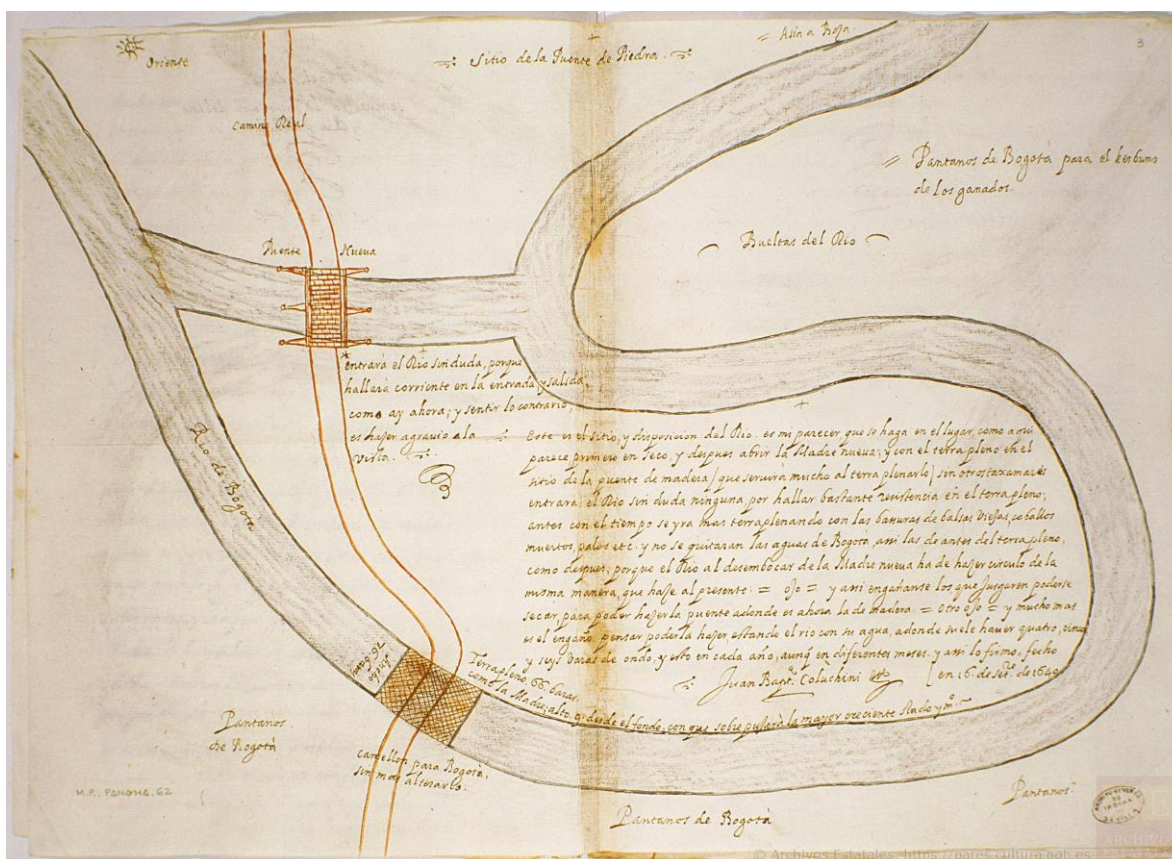


Figura 163 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Ubicación⁶²²

⁶²² AGI, "Sitio de la puente de piedra", Signatura: MP-PANAMA,62

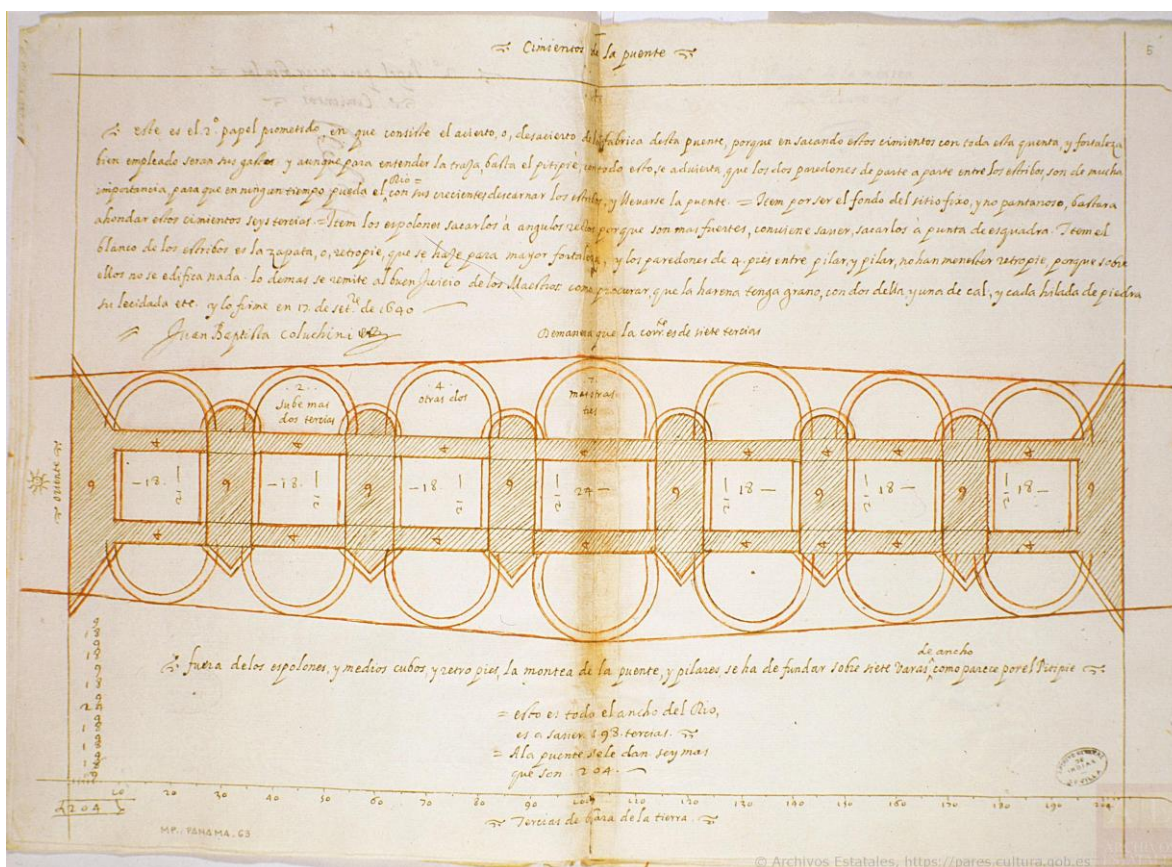


Figura 165 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Cimientos⁶²⁴

⁶²⁴ AGI, "Cimientos de la puente", Signatura: MP-PANAMA,63

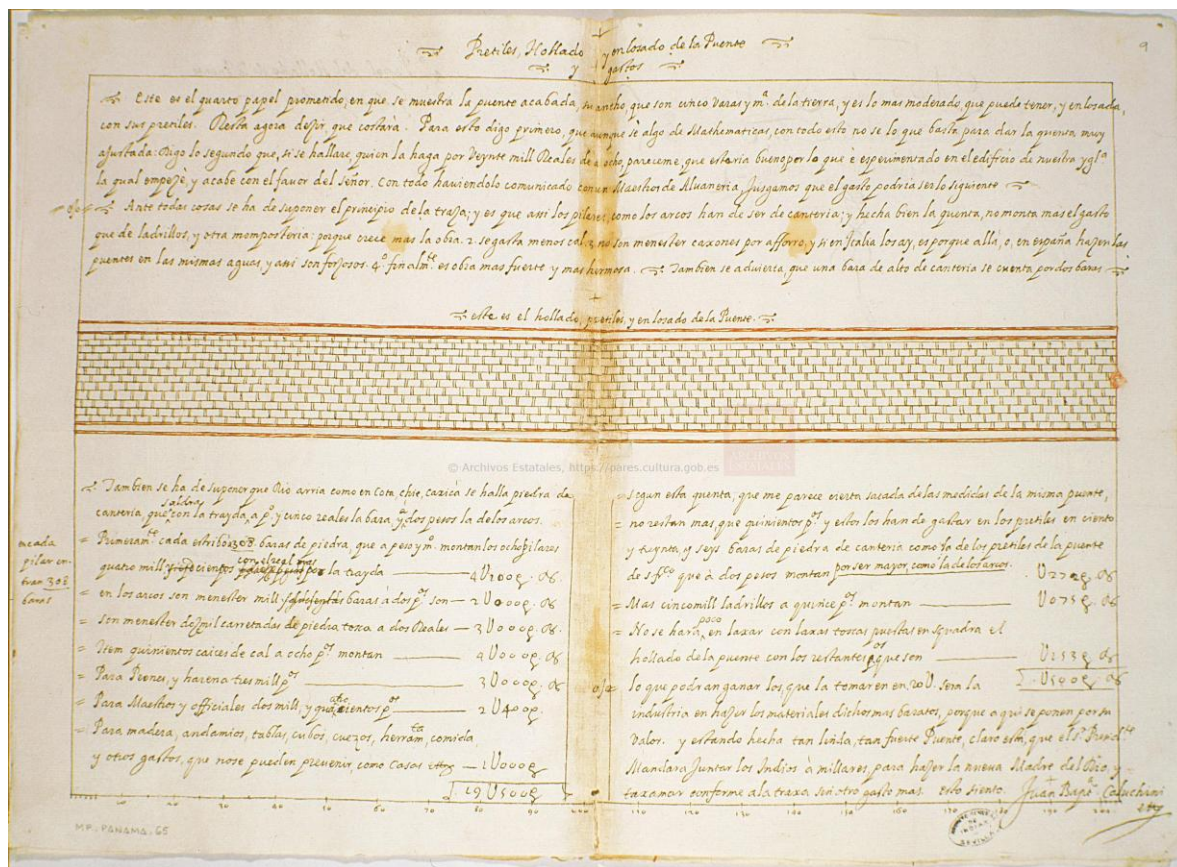


Figura 166 - Proyecto de puente de piedra sobre el río Bogotá. Pretils, hollado y enlosado⁶²⁵

⁶²⁵ AGI, "Pretils, Hollado y enlosado de la puente y gastos", Signatura: MP-PANAMA,65

Apéndice 6. Sobre el trazado de Codazzi para una vía entre El Roble y Ambalema y algunos hechos posteriores

Según se mencionó al inicio del numeral 10.4, Agustín Codazzi descubrió una ruta para la comunicación intermodal entre Bogotá y Honda a través de Ambalema. De ella dejó constancia en un informe del 1 de agosto de 1857, publicado en la Gaceta Oficial 2.165 el sábado 8 de agosto siguiente (figura 167)⁶²⁶, donde, además, dijo que *“para que la capital de la República tuviese una vía carretera al Magdalena, sería necesario que esta vía fuese lo más corta posible, porque así sería también la menos dispendiosa y de más pronta ejecución. Encontrada esta, sería preciso presentar a los empresarios que se hiciesen cargo de ejecutarla, el estímulo de una grande y segura ganancia, supuesto que ni el Gobierno General de la Nación ni el nuevo Estado de Cundinamarca tienen hoy los medios necesarios para llevarla a cabo. Estas dos circunstancias esenciales se encuentran consultadas en el proyecto de camino entre Bogotá y Honda, por Ambalema, que tendrá la mitad fluvial i la mitad terrestre”*.

En el opúsculo *“Camino carretero al Magdalena”* publicado el año siguiente, Salvador Camacho Roldán se refirió a este hallazgo en un aparte titulado *Ruta de Bogotá a Ambalema*⁶²⁷, diciendo que *“inmediatamente la Gobernación de la Provincia contrató con el descubridor la apertura de una trocha de un metro de ancho, mediante la suma de \$ 4.000 y el auxilio del trabajo de doscientos presidiarios durante tres meses. La trocha fue abierta; pero se nos ha asegurado que está ya cerrada otra vez al impulso vigoroso de la vegetación: el Estado gastó, según hemos sabido, más de \$ 35.000 en estos primeros trabajos y las cosas han quedado en el mismo estado que antes, con poca diferencia, pues con excepción del ingeniero y de los peones que abrieron la trocha nadie más pudo cerciorarse de su practicabilidad, ni el hecho importante de su apertura llamó la atención hacia la empresa de este camino”*.

⁶²⁶ Codazzi rindió el informe al gobernador de la provincia de Bogotá y remitió copia al secretario de gobierno de la República de la Nueva Granada, Manuel Antonio Sanclemente, quien ordenó su publicación en la Gaceta Oficial

⁶²⁷ Ibidem 423, pp. 29-32

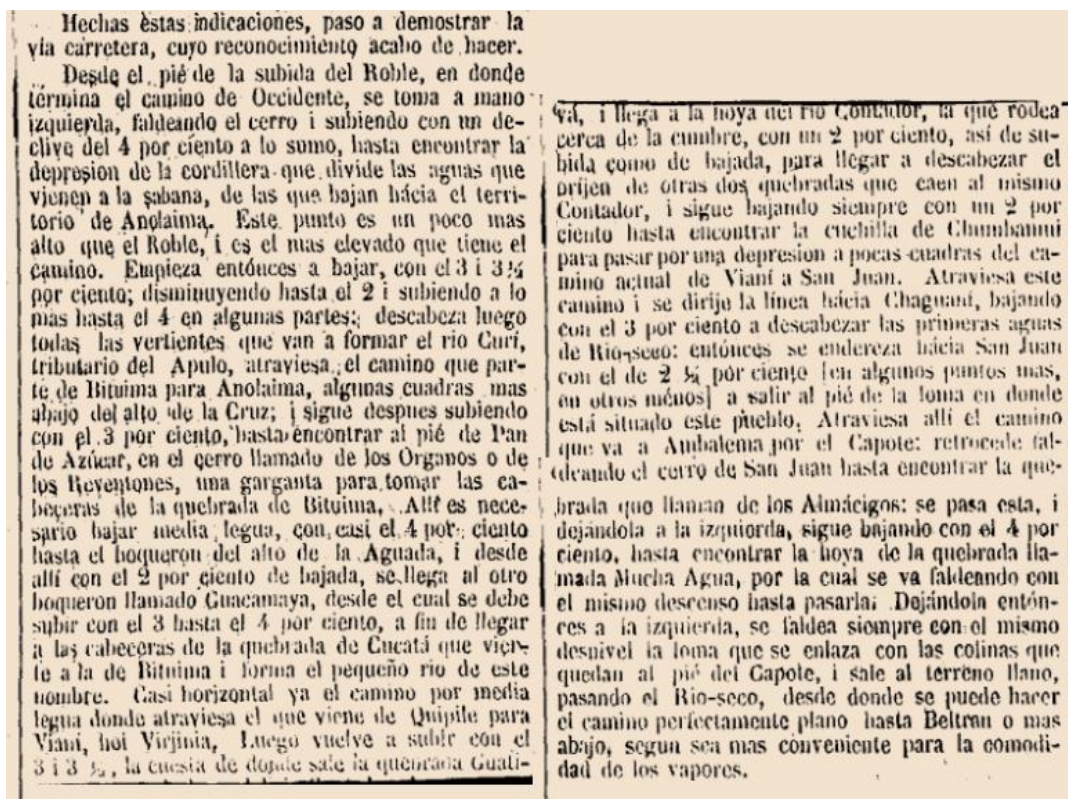


Figura 167 - Descripción de la ruta descubierta por Codazzi

Dado que estos comentarios de Camacho Roldán pueden generar alguna duda sobre el proceder de Codazzi, conviene presentar algunas aclaraciones, tanto en relación con el alcance de su informe, como sobre su posterior intervención en los trabajos de la trocha. Codazzi descubrió esa ruta alternativa hacia Honda a través de Ambalema y exploró la posibilidad de que en el futuro un camino formal conectase estos puntos comerciales. Su recomendación fue que, de momento, se trazase y construyese una trocha directriz de un metro de ancho que se pudiera convertir luego en camino de herradura o carretero, señalando algunos eventuales beneficios económicos y logísticos de esta ruta más corta y menos costosa. En su informe detalló la topografía y los puntos clave a lo largo de la ruta propuesta, remarcando las ventajas de clima y acceso para los trabajadores. También calculó, *grosso modo*, el costo y la utilidad económica de la materialización de esta nueva vía, y resaltó su potencial para mejorar el comercio y la agricultura en la región.

La cifra de \$ 4.000 a la que aludió Camacho Roldán en su publicación, fue una estimación que hizo Codazzi del monto que debería reconocerse al ingeniero trazador, quien tendría bajo sus órdenes “seis ayudantes, pagándolos él mismo i además el número correspondiente de peones escogidos que él buscará i

pagará para abrir las primeras trochas exploradoras i practicará las nivelaciones necesarias". La apertura de la trocha trazada por el ingeniero, *"banqueándola, desenraizándola i despejándola para que pueda pasar una carga"*, correría a cargo de la gobernación de la Provincia, bien contratando trabajadores, bien haciendo uso del presidio.

La propuesta de Codazzi fue acogida y se le encomendó el trazado de la trocha⁶²⁸, trabajo que emprendió de inmediato, como lo atestigua un informe que el gobernador provincial Pedro Gutiérrez Lee envió el 21 de agosto al secretario de gobierno Sanclemente (figura 168), donde dice que hasta el 18 de ese mes Codazzi había trazado y nivelado cinco mil metros de línea, en tanto que el banqueo, que la gobernación provincial puso en manos del presidio, había iniciado labores el 20 de agosto a órdenes de Lino María Peña, gerifalte del establecimiento carcelario.

Codazzi continuó cumpliendo a satisfacción su compromiso con la Provincia, pero la apertura física de la trocha enfrentó dificultades. En el informe que envió al gobernador del Estado de Cundinamarca el 6 de octubre (figura 169), señaló que *"la nueva vía adoptada está toda trazada sobre el terreno y nivelada con el 3 por ciento y en varias partes con el 4, en otras casi con el 2 y en algunas horizontalmente, quedando faldeada ya toda la cuchilla y atravesado el camino que conduce a Bituima"*, esperando llegar el 12 *"al alto de Chumbamui, si la estación no se desata en fuertes lluvias"*. El resto del informe contenía una crítica seria y razonada sobre la ejecución de los trabajos de apertura de la trocha. Codazzi dejó ver su molestia por el hecho de que las obras hubiesen *"retrocedido para ensanchar la trocha hasta 4 metros, a fin de que pudiese pasar por ella el coche que debe traer una Comisión de la Asamblea Constituyente"*, ya que ello no solo implicaba que el tiempo de apertura sería *"el cuádruplo por lo menos del que se emplearía en la trocha de un solo metro"* sino que, además, desde el punto de vista práctico esa ampliación era inútil, pues el trabajo hecho se perdería irremediablemente debido a que la falta de *"los desagües necesarios o siendo estos imperfectos, fácilmente se arruina el piso sólido y se forman grandes lodazales"*. Insistió en que para que no se perdiera en muy poco tiempo el trabajo de trazado y nivelación de la trocha realizado por su equipo, *"es necesario que se tomen*

⁶²⁸ El costo de esta actividad debía reconocérsele a Codazzi por separado, dado que el contrato de la comisión corográfica no consideraba la ejecución de trabajos de trazado de trochas o caminos

medidas eficaces que faciliten al Sr. Lino M. Peña el modo de poder avanzar los trabajos del presidio, con la celeridad que acostumbra". Reiteró, para terminar, que la eficacia de la obra estaba "cifrada en el simple banqueo de un metro en toda la extensión del camino".

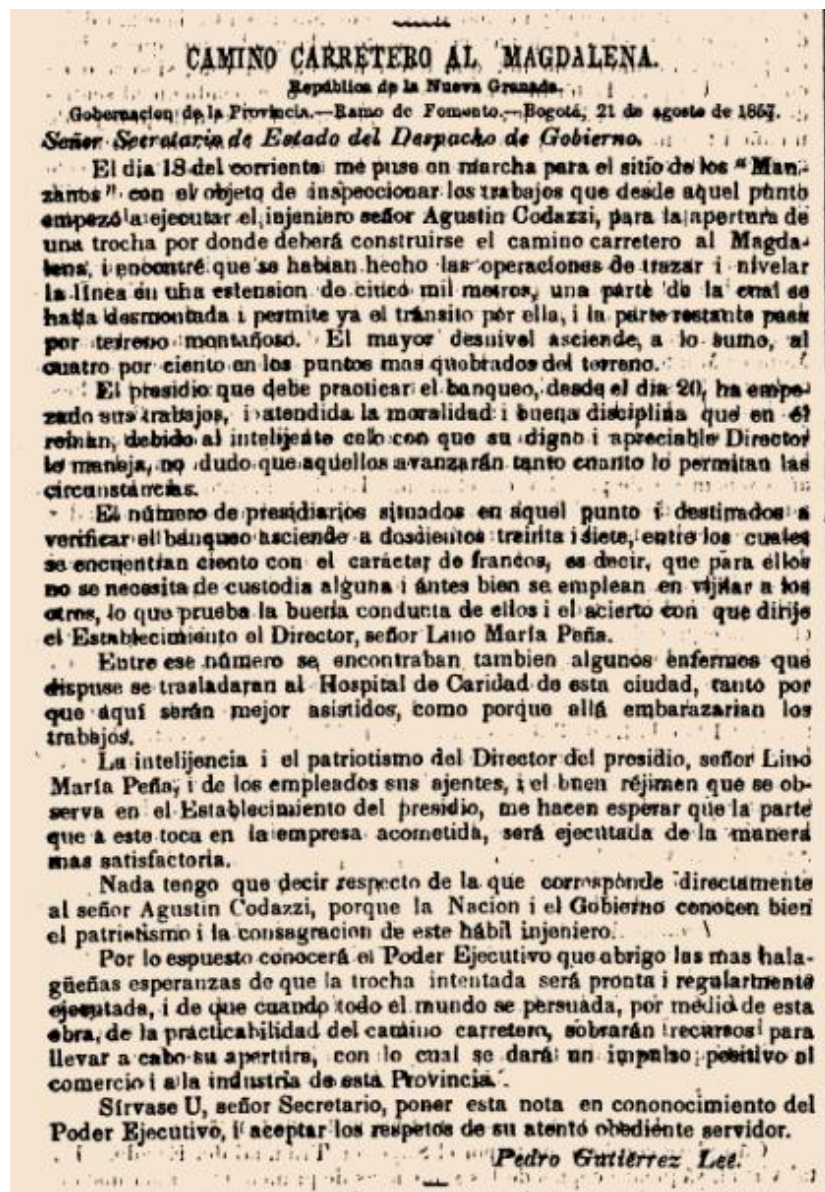


Figura 168 - Informe del Gobernador de la Provincia de Bogotá Pedro Gutiérrez Lee, remitido el 21 de agosto de 1857⁶²⁹

⁶²⁹ GACETA OFICIAL No. 2.168, página 492, Bogotá, sábado 29 de agosto de 1857

INFORMES.

Campamento en el camino de Bituima a Quipile, 6 de octubre de 1857.
Señor Gobernador del Estado de Cundinamarca.

Desde el punto de Palo-blanco, con fecha 27 del pasado, manifesté a U. que por las dificultades encontradas para pasar por el Boquerón del Alto de Cural a la cuchilla de los deslindes de Bituima i Quipile, nos vimos obligado a explorar una nueva direccion para llegar a aquel punto que enlaza la ruta ácia Ambalema. Hoi me complace en comunicar a U. que la nueva vía adoptada está toda trazada sobre el terreno i anivelada con el 3 por ciento i en varias partes con el 4, en otras casi con el 2 i en algunas horizontalmente, quedando faldeada ya toda la cuchilla i atravesado el camino que conduce a Bituima. Hoi se empieza a subir la cordillera que nos debe llevar a las cabeceras del rio Contador, i es mui probable que el 12 del corriente lleguemos al alto de Chumbamui, si la estacion no se desata en fuertes lluvias.

Es lástima, Sr. Gobernador, que la trocha directriz a cargo del Sr. Lino M. Peña, que ha mostrado tanta inteligencia como actividad, no esté hoi en los Reventones, como debería suceder si se hubiese banqueado de un solo metro i con el indispensable desmonte para recorrerla a caballo. Parece que se ha olvidado de que aquella trocha no debia servir de camino, sino solamente para que pudiesen reconocerla cómodamente las personas que quisiesen hacerse cargo de la construccion del camino carretero.

No sé si será cierta la noticia que ayer me han dado personas que aseguran haber visitado los trabajos hechos por el Sr. Peña, de que una parte del presidio habia retrocedido para ensanchar la trocha hasta 4 metros, a fin de que pudiese pasar por ella el coche que debe traer una Comision de la Asamble Constituyente. Yo no he podido dar crédito a semejante cosa, porque me parece imposible que se pierda un tiempo precioso, no solo en volar pedazos de tierra, sino en disminuir la capacidad de la trocha, ensanchando un pedazo de trocha, cuando debia avanzarse con el banqueo, aunque este en algunos puntos tuviese ménos de un metro.

Devese tener presente que el tiempo que se invierte en hacer un camino de anchura de 4 ms., es el cuádruplo por lo ménos del que se emplearia en la trocha de un solo metro de banqueo, i que ese trabajo queda casi perdido despues en la parte montañosa, porque cuando haya que echar a tierra los árboles superiores para dar la verdadera anchura del camino carretero, estos caen sobre la parte banqueada i la descomponen. Ademas de esto, una trocha de esa anchura, que ya puede llamarse camino, no teniendo los desagües necesarios o siendo estos imperfectos, fácilmente se arruina el piso sólido i se forman grandes lodazales.

¿Qué se adelantaria con recorrer en coche una legua? Nada, porque el objeto importante es reconocer toda la trocha. ¿No habria sido mejor que hoi se pudieran pasar seis o siete leguas a caballo i dentro de dos meses toda la línea? A mí me parece que para que no se pierda el improbo trabajo que ha costado el trazó sobre el terreno de la trocha anivelada, que debe servir de guia a la directriz, es necesario que se tomen medidas eficaces que faciliten al Sr. Lino M. Peña el modo de poder avanzar los trabajos del presidio, con la celeridad que acostumbra.

Sírvase U. dispensarme, si en cada ocasion que se me presenta, insisto en la urgencia que hai de banquear la trocha directriz; no atribuyéndolo a otra cosa sino al deseo que me anima de que se lleve a efecto una obra de suma importancia para el Estado de Cundinamarca, cuya realizacion está, a mi modo de ver, cifrada en el simple banqueo de un metro en toda la estension del camino proyectado.

Soi de U. con toda consideracion i respeto, mui atento, obediente servidor.

A. Codazzi.

Figura 169 - Informe enviado por Codazzi el 6 de octubre de 1857⁶³⁰

Una semana después, el 12 de octubre, Codazzi envió un nuevo informe al gobernador, reportando que, al cumplirse dos meses desde que inició los trabajos de la pica exploradora y reguladora que señalaba la línea del camino hacia Ambalema, la nivelación ya había pasado del alto de Chumbamuy,

⁶³⁰ GACETA DE CUNDINAMARCA, página 12, octubre 30 de 1857

cincuenta metros más abajo del camino que conduce de Vianí a San Juan y que, a partir del día siguiente, seguirían dos picas y dos nivelaciones a la vez, *“la una por el ingeniero Manuel Ponce (de León) de Chumbamui hacia San Juan; la otra por mí, de este punto al pie de la cordillera”*, lo que le daba *“fundadas esperanzas de concluir el trabajo que me obligué a hacer en el término de tres meses, antes de que hayan transcurrido”*, sin que los terrenos por donde pasara el trazado presentasen obstáculo para la materialización de la trocha por parte del grupo de presidiarios dirigido por Peña.

El 12 de noviembre, Codazzi envió su informe final al gobernador del Estado. En su primer párrafo se lee: *“Antes de concluirse los tres meses fijados para trazar sobre el terreno y nivelar la trocha reguladora de la vía carretera a Ambalema, esta se hallaba del todo concluida, i solamente falta el trabajo reservado al Presidio, que es el de banquearla de un metro de ancho para que puedan recorrerla los que quieran, i cuya trocha debe servir de línea directriz para la apertura del camino carretero proyectado”*⁶³¹. El informe, muy extenso, llama ante todo la atención por la mala logística del grupo operativo a cargo de Peña (empleo de peones forzados y deficiencias notorias en relación con su transporte y alojamiento), al punto de *“que se puede asegurar que en un mes no se trabajan sino quince días”*⁶³². Insiste en recordar que el objeto principal de la modesta obra es *“que no se pierda la línea nivelada i que ella pueda ser recorrida a caballo sin dificultad por los curiosos e incrédulos”* y, sobre todo, por aquellos capitalistas interesados en acometer la empresa de convertir la trocha en un verdadero camino de herradura o carretero: *“No se crea que la trocha debe servir ahora de camino, sino de guía general para los trabajos venideros. Bien sea que se ensanche para pasar cargas en mulas, o que se banquee para carros, siempre podrá verse i examinarse toda la línea por todos aquellos que deseen conocerla, facilitándoseles así el cálculo de los trabajos i en su virtud de hacer proposiciones o formar compañías que se encarguen de abrirla para carros o para recuas; i en fin para que los inteligentes (sic) e ingenieros (sic) extranjeros (sic) i nacionales puedan emitir su opinión sobre el trazado, así como sobre el terreno, materiales que en él se encuentran, obras de macadamización i el costo aproximado que necesita hacerse para conseguir un buen camino de herradura o de ruedas”*.

⁶³¹ AGUSTÍN CODAZZI, *“Camino al Magdalena. Informe”*, noviembre 12 de 1857, publicado en las páginas 34 a 36 de la Gaceta de Cundinamarca el 17 de noviembre de 1857

⁶³² El autor desconoce si Peña y su grupo de presidiarios abrieron la totalidad de la trocha trazada por Codazzi

Codazzi también aprovechó el informe para reconocer el trabajo y la formación de sus colaboradores: *“Casi toda la línea ha sido nivelada por el Injeniero (sic) señor Manuel Ponce, ayudado durante un mes por el comandante Manuel Paz, i siempre por dos de mis hijos. El joven Ponce, alumno aprovechado del estinguido (sic) Colejio (sic) militar, está llamado a ser el injeniero (sic) de la obra que se piensa hacer, por los conocimientos prácticos que ha adquirido del terreno, por su actividad, honradez e intelijencia (sic)”*.

En lo tocante a la calidad del terreno, dijo Codazzi que *“en toda la estension (sic) de la línea se hallan en abundancia i a la mano las piedras necesarias para hacer los cimientos, puentes, desagües, i el cascajo útil para la última capa del piso artificial. El terreno que más abunda en piedras de todos tamaños, es desde el alto de Chumbamui hasta las llanuras del Magdalena; allí es donde más se ha trabajado con tesón para trazar convenientemente el camino, tanto por la difícil estructura de los cerros, como por las colosales lajas i enormes peñones sembrados por todas partes, que era preciso evitar consultando la economía de aquel”*.

Confianza en la pronta apertura de la trocha por parte del equipo de Peña, se comprometió a que *“Tan luego como se pueda recorrer toda la línea a caballo, el Injeniero (sic) señor Ponce con dos de mis hijos i algunos peones, tomará los ángulos de los escarpes de todo el terreno, rectificará las medidas i tomará de legua en legua las alturas barométricas, operación que se puede hacer en cuatro o seis días; al paso que en la actualidad no se podría hacer en un mes, tanto por lo lluvioso de la estación, como por lo difícil de caminar por las trochas, procurarse víveres i medios de pasar las noches al descubierto”*.

Más adelante dijo que *“A mí no me toca hacer los elojios (sic) del camino trazado con imponderables trabajos i penalidades: dentro de mui poco tiempo será la línea transitable, i entonces todos los interesados, curiosos o incrédulos, pueden ir a dar su voto sobre la calidad del terreno, el declive que lleva, la facilidad de ensancharlo convenientemente para carros, la abundancia i bondad de los materiales para un camino sólido i carretero; pero sí podré desde ahora decir, que bien sea que se ensanche para recuas, o bien para carros, debe tener buenos desagües y piso artificial. Digo esto, porque en un periódico he visto emitida la idea contraria (creyendo que esto sería más económico). Se dice que el camellón de la vía de Occidente es una cosa de puro lujo, que no se debe imitar en el camino proyectado; i a esto contestaré yo, que si no es útil*

ese piso en la llanura de Bogotá, es indispensable en la serranía, i que tanto en terreno llano como en terreno quebrado, una ruta sin piso sólido i artificial, es como una casa sin techo, que el efecto de las lluvias destruirá más o menos prontamente según sean más o menos compactos los terrenos. Si no hai (sic) medios pecuniarios para abrir ese camino de 7 metros, que se abra de 3 o 4; pero que no quede sometido a la influencia de las aguas i que su piso sea firme, pues que los materiales no faltan”.

En el remate de su informe se lee: *“Sí, señor Gobernador, el orgullo nacional se debe complacer en llevar a cima esta obra, i no debe desmayar si se aspira deveras (sic) al pronto progreso. Estoy seguro de que los que recorran la trocha directriz, pulida de 1 metro por el señor Peña, concebirán las más lisonjeras esperanzas para el porvenir, i tan luego como esa trocha esté convertida en un buen camino bien construido i consolidado, comprenderán que los pueblos de las altas cordilleras, que algunos creían condenados al olvido o sin esperanza de prosperar por estar engastados en los cerros, forzados a ver el progreso rápido de los que están situados en las orillas o próximos a las grandes arterias naturales, en las playas del mar o cercanos a él, verán perfectamente que por todas nuestras cordilleras pueden ir ferrocarriles en las altas esplanadas (sic) y que pueden construirse caminos carreteros en los empinados Andes, i que en coche se podrá ir algún día de Bogotá al Carchi, como al Táchira, e igualmente a la Buenaventura sobre el Pacífico, i en coche i ferrocarriles al Orinoco o al Amazonas; i entonces los que creían que Bogotá se moría, conocerán que por su bella posición central, por alta, estensa (sic) i fecunda planicie, por la suavidad de su clima, por la facilidad de vivir, ilustrarse i gozar, era el punto que el hombre acaudalado que ha trabajado en los climas ardientes i malsanos para enriquecerse, escojería (sic) para descansar, dar educación a sus hijos i vivir más largos años en la elegante Bogotá...”.*

Aunque no lo manifestó en el informe, esta experiencia le resultó amarga a pesar de haber puesto en ella todo su conocimiento, energía y entusiasmo. En la traducción que hizo Manrique a la biografía escrita por Schumacher, en la que Convers insertó cartas y otros documentos, dice que Codazzi debió suspender durante tres meses la compilación de la información recogida en sus últimos viajes *“para dedicarse a un trabajo práctico: el trazado de un camino real que uniese Los Manzanos, bodega cerca de Facatativá, con Beltrán, cerca del Magdalena, frente a Ambalema; allí tuvo contrariedades; él se comprometió a nivelar y hacer una pica en tres meses; el presidio debía*

hacer el banqueo de un metro para seguir a Codazzi y no perder la pica. Lino Peña hizo hacer el banqueo de cuatro metros; por consiguiente, cuadruplicaba el tiempo. Liborio Escallón (Fiscal del Departamento) le exigía la pica con el banqueo en tres meses: cuando se ignora lo que en un trabajo de esa naturaleza por montaña cerrada, a pie, con lluvia, es muy fácil exigir desde su cómodo gabinete. A esta pica llevó a sus hijos Domingo y Lorenzo y a su discípulo predilecto Manuel Ponce de León; no suponía él que no habiendo hecho él más que ayudarle en esta ocasión, pondría su ignorado nombre al pie de los importantes trabajos de su bondadoso maestro”^{633, 634}.

Dentro de los documentos que incluyó Convers en la traducción de Manrique, hay fragmentos de dos cartas que Codazzi dirigió a su esposa Araceli. En la transcripción de uno de ellos dice: *“Mi obligación era trazar toda la línea del camino y nivelarla en tres meses; esto lo he cumplido sufriendo mil trabajos y penalidades de cuerpo y alma; y estoy cierto de que estos tres meses me han acortado tres años de vida”*. Y en el otro, *“ya fuera de paciencia”*, habiendo perdido un tiempo precioso para su obra y sabiendo que el gobierno hostil de (Mariano) Ospina no le tendría en cuenta que lo había empleado para realizar un trabajo suplementario, le dijo que *“Es preciso que (Manuel María) Paz explique esto a Escallón y al Presidente para no obligarme a un pleito, o hacer una de las mías: borrar la pica para que nadie la comprenda, y hay partes que en un día los dejo para siempre sin saber el camino, sobre todo en donde estoy ahora, que ni Ponce ni mis hijos pueden adivinar jamás los puntos de la trocha. En el monte campamento de las Honduras”*.

De lo dicho se puede concluir que si el trazado y la trocha abierta en 1857 desaparecieron al impulso de la vegetación como dijo Camacho Roldán, no cabe por ello reproche alguno a Codazzi, ni a los presos que trabajaron en su apertura. Esa circunstancia pudo entonces obedecer a falta de promoción oficial o de empresarios interesados en ampliar la vía al rango de camino de

⁶³³ HERMAN ALBERT SHUMACHER (sic), *“Biografía del general Agustín Codazzi”*, traducida por Francisco Manrique, aumentada con notas, documentos y cartas, por Constanza Codazzi de Convers en 1912, Academia Nacional de Historia, Boletín de historia y antigüedades, Número 103, pp. 394-395, Bogotá, septiembre de 1914

⁶³⁴ El relato que hace Schumacher en la biografía original es mucho más lacónico: *“Se tuvieron que dedicar dos meses a trabajo práctico: el diseño de un camino que conectara Los Manzanos, el puesto comercial cercano a Facatativá, con Beltrán, el puerto del Magdalena situado frente a Ambalema”*. Ref.: HERMANN A. SCHUMACHER, *“Südamerikanische Studien. Mutis, Caldas, Codazzi, 1760-1860”*, página 415, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Königliche Hofdruckhandlung, Berlin, 1884

herradura o carretero en ese momento. Incluso, Camacho Roldán, como personaje poderoso, hábil e influyente que era, pudo tener razones para incidir en este abandono. En su documento de 1858, criticó con acritud la eventual apertura de esta ruta, sentenciando que *“más bien que útil, este camino puede llegar a ser perjudicial al desarrollo de la ciudad de Bogotá”*⁶³⁵.

Inesperadamente, el proyecto de Codazzi revivió a finales de la década siguiente, al menos en parte. Camacho Roldán lo reconoció en unas *Notas de Viaje* que publicó tres décadas después, donde dice que *“Organizadas al fin desde 1866 las Juntas de caminos y provisto el de Honda de fondos abundantes, en vez de seguir la empresa comenzada, se proyectó otra distinta por la ruta de Cambao. Esta había sido indicada en su parte esencial, - el eslabón de Pan de Azúcar, que une la cordillera principal del Aserradero con la del Alto del Trigo, - por el general Codazzi, y fue completada en sus desarrollos por los señores González Vásquez, Liévano, Pedro María París y Santamaría, ingenieros al servicio de la Junta del camino de Occidente, quienes abrieron una trocha carretera de un metro de ancho en las veinte leguas que separan el Alto del Roble del puerto de Cambao (1870)”*⁶³⁶.

Como se expone de manera resumida en el numeral 10.4 de este libro, entre agosto de 1869 y julio de 1870 se logró trazar y construir un angosto camino de herradura de algo más de 100 kilómetros entre El Roble y Cambao, trabajos para los cuales la Junta Administradora del camino de occidente designó a Juan Nepomuceno González Vásquez como ingeniero-director. González comenzó labores con recursos que asignó la Junta Administradora, pero a finales de septiembre la comisión permanente de caminos del Estado de Cundinamarca decidió apoyar la empresa *“aplicando a dicha obra los productos de una de las rentas más pingües del Estado”*, según apuntó el entonces secretario de hacienda del Estado, Aníbal Galindo (figura 170)⁶³⁷.

⁶³⁵ Ibidem 423, página 30

⁶³⁶ Ibidem 269, pp. 7-8

⁶³⁷ DIARIO DE CUNDINAMARCA, Año I, Número 1, página 1, Bogotá, viernes 1 de octubre de 1869

CINCO CARRETERO AL MAGDALENA.

Estados Unidos de Colombia—Estado soberano de Cundinamarca—Secretaría de Hacienda—Ramón de Pimentel—Bogotá, octubre 29 de 1880—Número...

Señor Presidente de la Junta administradora del camino de Occidente.

Acompaño a usted en copia la resolución de la comisión permanente autorizando la construcción de camino carretero al Magdalena, i aplicando a dicho obra los productos de una de las rentas mas pingues del Estado.

Alvir es una vía de redención para Cundinamarca constituya el programa de la actual Administración en materia de obras públicas. Gobernar en Cundinamarca es construir ese camino, o aquella palabra no significa nada para los cundinamarqueses. Revestida la Junta de la autoridad necesaria i provista de los recursos suficientes, no diré para terminar la obra pero si para llevarla hasta el punto en que el pueblo cundinamarqués, viendo que sus esperanzas no han sido burladas, no retroceda ya ante ningún sacrificio para concluir, i encomendada su ejecución a la vigilancia de ciudadanos tan ilustrados como patriotas, nada le queda ya que hacer al Gobierno sino ofrecer a los miembros de la Junta todo el apoyo de su autoridad para hacer cumplir sus providencias.

Soy de usted atento servidor—*Aróbal Galindo.*

RESOLUCION DE LA COMISION PERMANENTE.

Reunidos en esta fecha la comisión permanente de caminos, compuesta del Gobernador del Estado, el Secretario de Hacienda i el Procurador general, con el objeto de tomar en consideración el acta adjunta, i considerando:

Que el informe dado por el ingeniero en jefe del camino, que se registra en la mencionada acta, declarando que no hai dificultad alguna insuperable para construir la carretera, después de haber recorrido toda la línea hasta el Magdalena, es a juicio de la comisión garantía suficiente de que puede llevarse a efecto la construcción de aquella vía, de acuerdo con la opinión de los miembros de la Junta de aquel camino, i de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3.º de la ley de 12 de agosto último,

RESUELVE:

Declarase, para los efectos legales, válida la ruta del camino de Occidente por el trazado contenido en el plano que da orden de la Junta levantó el ingeniero señor Indalecio Liévano, con las variaciones que resultan de los nuevos trabajos del ingeniero director en jefe, señor Juan N. González V. En consecuencia, la comisión autoriza el que se dé principio a los trabajos de construcción del expresado camino, a cuya obra quedarán aplicados desde 1.º de enero de 1881 todos los productos del peaje i del derecho de consumo sobre la introducción de mercancías extranjeras.

Comuníquese a la Junta i publíquese.

Justo Briceño—Aróbal Galindo—Francisco de P. Rozo.

ACTA A QUE SE REFIERE LA ANTERIOR RESOLUCION.

En el sitio del Aserradero, a 27 de setiembre de 1880, para cuyo sitio i día se había convocado la Junta administradora del camino de Occidente, i había invitado al señor Gobernador del Estado; presentes el señor Justo Briceño, Gobernador, el señor Ramón Gómez, miembro de la Junta, el señor J. N. González Vázquez, ingeniero director i Návaz Azuero Secretario-tesorero de la Junta; ausentes por enfermedad los señores miembros de la Junta, Nicolás Porcira G. i Bernardo Espinosa, i por accidentes graves en sus familias los señores miembros de la Junta, Diego Suárez F. o Indalecio Liévano; los empleados públicos presentes resolvieron se extendiese la presente diligencia, para que surta sus efectos, i hacen constar en ella:

Que habiendo recorrido en coche desde los "Manganos" hasta el "Alto del Roble," i a caballo desde este punto hasta el "Aserradero," en una extensión de 3,000 metros, con la inclinación máxima del 5 por 100, vencida ya la pendiente mas fuerte del camino carretero al Magdalena.

Habiendo puesto el señor Gómez en conocimiento del ingeniero director, el objeto que la Junta tenía el convocarlo en este sitio i presencia del señor Gobernador del Estado, el señor director González Vázquez informó:

1.º Que habiendo recorrido, detalladamente, toda la línea hasta el Magdalena i estando haciendo el trazado en la parte que presentaba mas dificultades, por ser la menos conocida, que es la de la bajada de la "loma de la punta," hasta el río Magdalena, encontró que no habia dificultad alguna insuperable para construir la carretera; i que su pronta realización depende de los fondos con que se cuente para atender a los trabajos que demanda.

2.º Que siendo muy útil el que se aproveche la parte de trabajo hecha del "Roble," al empalme con el camino viejo de herradura, deben continuarse los trabajos hasta dejarlo carretero, para lo cual se recibirán todos los peones que se presenten.

3.º Que en cuanto al camino de herradura que se está haciendo, por el trazado del camino carretero, se continuarán los trabajos del "Aserradero" para adelante, i de "Pan-de-Azuar" al "Aserradero." Con un número de peones que no bajará de 50, pudiéndose aumentar indefinidamente.

4.º Que el camino de herradura, una vez determinados los detalles de la dirección de la vía, se emprenderá su construcción formal de "Pan-de-Azuar" a "Chumbamui" i de "Chumbamui" a "Pan-de-Azuar," de "Chumbamui" al Magdalena i del Magdalena a "Chumbamui," cuyos trabajos se emprenderán antes de la conclusión del presente año.

Oidos estos informes del ingeniero director, señor González Vázquez, con algunos pormenores verbales, el señor Gobernador del Estado lo manifestó, que como miembro de la comisión permanente de vías de comunicación, promovería el que se declarase desde ahora, que el "derecho de consumo" que se cobra sobre las mercancías extranjeras para gastos del Estado, se aplique desde el 1.º de enero de 1881 para la vía carretera al Magdalena, conforme a la ley, a fin de que la Junta administradora del camino de Occidente, con la seguridad de esta renta pueda hacer las operaciones que sean convenientes, con el objeto de proveer de fondos suficientes a la empresa.

Al concluir la sesión, el señor Gobernador manifestó que se hiciera constar en esta diligencia, que tanto el como los demás empleados que han asistido, están muy satisfechos de la buena marcha i dirección que se da a los trabajos por el señor director del camino, i que han adquirido la firme persuasión no solamente de la practicabilidad de la vía carretera al Magdalena, sino tambien de su pronta realización, una vez que ésta se halla confiada a un director de conocimientos tan sólidos e ilustrados como el señor González Vázquez.

Al firmarse esta diligencia, el señor González Vázquez manifestó que daba las gracias al señor Gobernador, por sus finas expresiones i que trataría de corresponder con su trabajo a ellas i a los deseos de la Junta administradora que lo ha nombrado.

El Gobernador del Estado, *Justo Briceño*—El ingeniero director, *Juan N. González V.*—El miembro de la Junta del camino de Occidente, *Ramón Gómez*—El Secretario-tesorero del camino de Occidente, *Návaz Azuero.*

Figura 170 - Autorización de la comisión permanente de caminos para la construcción del camino de herradura

La figura 171 muestra parte del informe que presentó el gobernador Justo Briceño el 28 de noviembre de 1869, tras una visita de inspección realizada a los trabajos de González Vásquez⁶³⁸.



Figura 171 - Parte de informe de visita del gobernador de Cundinamarca

La siguiente tabla presenta algunos datos sobre el progreso de los trabajos dirigidos por González Vásquez. La figura 172 muestra una transcripción del informe de avance que este presentó al presidente de la Junta el 4 de enero de 1870⁶³⁹.

Cronología de los trabajos en el camino de herradura de Cambao

FECHA (1870)	LONGITUD DEL CAMINO (m)	TRAZADO TERMINADO (m)	CAMINO DE HERRADURA CONSTRUIDO (m)
Enero 4	101.750	66.520	32.600
Marzo 9*	102.190	102.190**	48.827
Marzo 31	102.190		64.727
Mayo 21*	102.190		76.236
Julio 20	102.190		102.190

* No corresponden a las fechas de los informes de González, sino a las de publicación de la información en *La Ilustración*

** El trazado se concluyó el 13 de febrero

⁶³⁸ DIARIO DE CUNDINAMARCA, No. 46, página 181, Bogotá, 3 de diciembre de 1869

⁶³⁹ LA ILUSTRACIÓN, No. 7, pp. 27-28, Bogotá, 12 de enero de 1870

Al señor Presidente de la Junta administradora del camino de Occidente. Tengo la satisfacción de comunicar al señor Presidente el resultado de los trabajos ejecutados durante el próximo pasado mes de diciembre. <i>En la primera seccion.</i> Se ha hecho el movimiento de tierras para el camellon en una extension de 165 m. con dos desagües transversales en piedra seca i los laterales correspondientes. Está al terminarse un fuerte terraplen que ha demorado el trabajo. Se terminó el banqueo para poder pasar en bestia en toda la seccion, es decir, hasta el pié occidental del cerrito "Pan de azúcar." La distancia desde el Roble a dicho punto, resultó ser de 23,700 m.; la carretera quedará mas corta, pues deben suprimirse los ángulos entrantes i salientes que por facilidad i economia han debido dejarse al camino de herradura. <i>En la segunda seccion.</i> Del boqueron de Iló se continuó el trazado preliminar por el Sur i a los 6,900 m. se llegó al boqueron de los "Deslindes," al punto por donde pasa el camino que va de Bituina a Quipile. Se continuó por el Sur, i como la trocha trazada hasta las cabeceras del rio Contador diese una distancia mayor que la que pone el señor Ponce de Leon, entre estos dos puntos, haciendo el trazado por el Norte, se tomó por el Norte i se han hecho 960 m. Se han hecho, pues, en el mes 7,860 metros, que con los 7,370 m. que estaban ya trabajados, hacen 15,230 m. del pié occidental de "Pan de azúcar" para adelante. Queda por trazar para llegar a Chumbamui, término de la seccion, poco menos de 16,000 m. Segun el trazado del señor Ponce, espero que esta distancia quedará mucho menor. De camino de herradura se han hecho 4,600 m. del pié occidental de "Pan de azúcar" para adelante.	<i>En la tercera seccion.</i> Se continuó el trazado preliminar hasta Chumbamui, en una extension de 7,400 m.; se hicieron de Chumbamui hacia San Juan 3,150 m, lo que da un total de 10,550 m, quedando cuando mas 6,000 m. por hacer, para reunir las trochas. De Santa Rosa para abajo se trazaron 1,570 m.; hai que trazar todavía 10 a 15,000 m. para llegar al rio Magdalena. Se ve, pues, que en toda la seccion se han trazado en el mes 12,120 m, i como habian ya 14,700 m, hai, pues, de trocha 26,820 m. Faltan por trazar para terminar la tercera i última seccion, poco mas o menos, 20,000 m. De camino de herradura se han terminado en el mes 2,000 m, que con los 2,300 m. anteriores, hacen 4,300 m. de la Punta hacia Santa Rosa. Recapitulando tenemos: <table border="0"> <tr> <td>Lonjitud del camino de herradura del Roble al rio Magdalena (próximamente)</td><td>101,750 m.</td></tr> <tr> <td>Trazado preliminar hecho.....</td><td>66,520 m.</td></tr> <tr> <td>Trazado por hacer (próximamente).</td><td>35,230 m.</td></tr> <tr> <td>Camino de herradura construido....</td><td>32,600 m.</td></tr> <tr> <td>Camino de herradura por hacer (próximamente).....</td><td>69,150 m.</td></tr> </table> En otros términos: faltan la tercera parte del trazado preliminar i las dos terceras partes del camino de herradura, para tener la línea continua desde el Roble hasta el rio Magdalena, en una extension de veinte leguas próximamente. Del señor Presidente mui atento servidor, JUAN N. GONZÁLEZ VÁSQUEZ. Aserradero, 4 de enero de 1870.	Lonjitud del camino de herradura del Roble al rio Magdalena (próximamente)	101,750 m.	Trazado preliminar hecho.....	66,520 m.	Trazado por hacer (próximamente).	35,230 m.	Camino de herradura construido....	32,600 m.	Camino de herradura por hacer (próximamente).....	69,150 m.
Lonjitud del camino de herradura del Roble al rio Magdalena (próximamente)	101,750 m.										
Trazado preliminar hecho.....	66,520 m.										
Trazado por hacer (próximamente).	35,230 m.										
Camino de herradura construido....	32,600 m.										
Camino de herradura por hacer (próximamente).....	69,150 m.										

Figura 172 - Informe rendido el 4 de enero de 1870 por el ingeniero González Vásquez sobre el avance de los trabajos

A la vista de las buenas perspectivas que ofrecía el camino para el desarrollo de la región y del país, el Congreso Nacional expidió el 30 de mayo de 1870 la ley 34 brindando auxilio económico para convertirlo en vía carretera, siempre y cuando el gobierno de Cundinamarca cumplierse ciertos compromisos (figura 173).

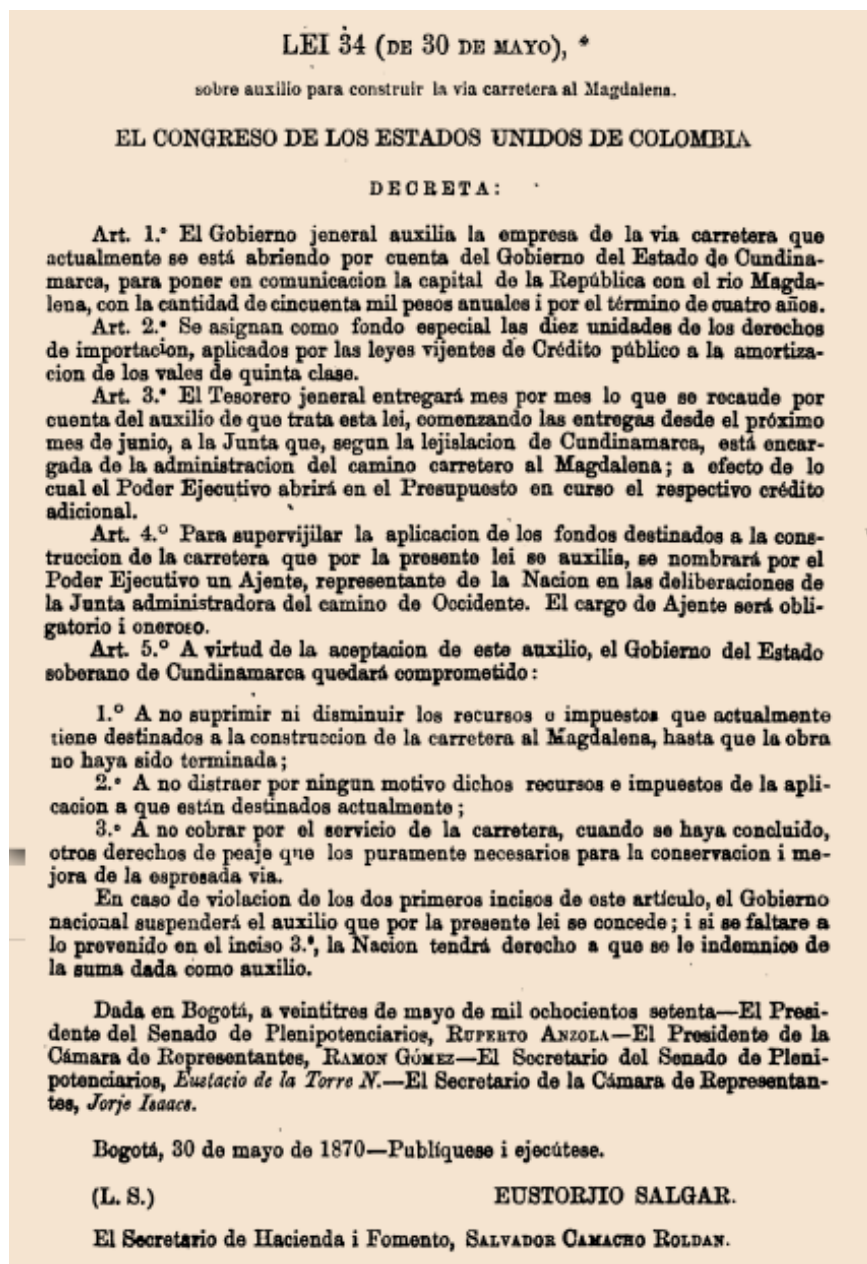


Figura 173 - Ley nacional 34 del 30 de mayo de 1870

La inauguración del camino de herradura, prevista para el 20 de julio de 1870 y en la que la Junta Administradora esperaba contar con la asistencia de autoridades nacionales y estatales, hubo de aplazarse por cuanto el 18 de ese mes se produjo en Bogotá un levantamiento popular cuyo resultado fue la deposición del gobernador de Cundinamarca, la disolución de la Asamblea Legislativa y la instauración de un gobierno provisorio encargado de cumplir la voluntad ciudadana. Una segunda fecha escogida por la Junta para la inauguración, el 28 de julio, tampoco se pudo cumplir por compromisos

previos del principal invitado, Eustorgio Salgar presidente de los Estados Unidos de Colombia. Pero la tercera fue la vencida. Entre el 1 y el 3 de septiembre de 1870, el presidente, en compañía de una selecta comitiva, realizó el recorrido completo del camino hasta Cambao. El primer día, la Junta presentó en el alto de El Roble una crónica del camino (figura 174)⁶⁴⁰, en tanto que al regreso, que hicieron por el camino de Honda tras haber descendido desde Cambao en una embarcación por el Magdalena⁶⁴¹, el presidente y cuatro de sus distinguidos acompañantes entregaron un concepto muy favorable del camino en un comunicado emitido el 7 de septiembre desde el Aserradero (figura 175)⁶⁴².

⁶⁴⁰ DIARIO DE CUNDINAMARCA, No. 259, pp. 1.034-1.035, Bogotá, viernes 23 de septiembre de 1870

⁶⁴¹ TEÓFILO DEL RÍO, Carta al Secretario jeneral (sic) del Estado, publicada bajo el título “*Camino carretero al Magdalena*” en *La Ilustración*, No. 153, página 611, el 24 de septiembre de 1870

⁶⁴² LA ILUSTRACIÓN, No. 177, página 706, Bogotá, 5 de noviembre de 1870. También se encuentra en la página 1.035 del *Diario de Cundinamarca* del 23 de septiembre de 1870

CRÓNICA

Del camino carretero de Bogotá al Magdalena.

Desde años atrás se viene ventilando la cuestión de la construcción de una vía carretera de Bogotá al río Magdalena. El primer trabajo serio se hizo por el ingeniero francés, señor A. Poncet, quien adoptó la vía llamada de Siete-vueltas, es decir, de Bogotá al Puente-grande: de Puente-grande, siguiendo la misma línea recta, hasta el pie de la cordillera, de donde girando a la derecha, iba a pasar por la parte mas baja del boqueron del Guarguero, o sea a la derecha del camino actual de Trés-esquinas de Bormeo a la Vega; seguir costando el río Tabacal, de manera que pasará entre este río y la Vega; continuar por la izquierda del mismo río, hasta unos 500 metros mas arriba del camino de Nochimá a Sasaima; en este punto pasar a la derecha del río llamado aquí Tobia; volver a pasar a la izquierda a unos 400 metros mas abajo de la embocadura del río de Villota en el Tobia, habiéndose mantenido hasta aquí, a unos 200 metros distante del río; seguir por esta ladera hasta la confluencia del Río-negro, y despues por el mismo lado hasta un punto llamado los Colorados, en donde se desvía para atravesar la cordillera que separa las aguas del Río-negro y del Magdalena por la depresión en frente del Chorro de la Ceibita, y salir a la embocadura de la quebrada Perrera. Atendiendo en esta larga extensión el curso del Río-negro, se separa de él hasta 700 metros en algunos puntos, y atraviesa el trazado la Quebrada-negra cerca de Utica, la Bermeja, el río Guadalupe o de Guadalupe, la quebrada de las Tajas, cerca de Siete-vueltas, el río Cambras y muchas otras quebradas de menor importancia. En esta vez se gastaron sin gran provecho, unos 80,000 pesos y varias vidas.

Posteriormente en 1856 el ilustre general Códazzi, trazó la ruta hasta la hacienda de "La Unión", cerca de Beltrán. El señor general salió de las Manzanas hacia el Sur a salir a Pan-de-Azúcar, de este punto siguió a Chumbamui, siempre por el Sur, hasta el valle del Rosario, de Chumbamui hasta la hacienda de "La Unión", pasando cerca, y al Sur de San Juan de Río-seco.

En 1863 el señor ingeniero I. Liévano, lo exploró con el mismo objeto.

En 1865 el mismo señor Liévano, y yo, verificamos el reconocimiento de la línea Poncet. (Véase mi informe de 5 de noviembre de 1865 y el del señor Liévano de 18 de noviembre del mismo año, publicados en el mes de febrero de 1866).

Se ha continuado tratando constantemente la cuestión, con mas o menos anhelo, con mas o menos popularidad, debiéndose en gran parte al señor ingenie-

ro I. Liévano, el haber mantenido siempre la cuestión en actividad.

Ultimamente la Junta administradora del camino de Occidente, compuesta de los señores Tomas Cuena, Ramon Gómez, Inalacio Liévano, Nicolas Pereira Gamba y José M. Samper (estando funcionando como suplentes de los señores Cuena y Samper los señores Bernardo Espinosa y Diego Suarez Fortoni respectivamente), hizo practicar desde el mes de febrero de 1866, reconocimientos y estudios por los ingenieros señores Nepomuceno Santamaría, Manuel Ponca de León, Manuel H. Peña y Camilo de Cayzedo, con el objeto de decidir sobre la practicabilidad de la línea propuesta por el señor Liévano, es decir, de las Manzanas al Roble, del Roble a Pan-de-Azúcar, cerca de los Reventones en el camino de Anolaima a Bituma; de Pan-de-Azúcar a Chumbamui en el camino de Vianí a San Juan, de Chumbamui al alto de la Tabla en el camino de San Juan a Chaguaní; del alto de la Tabla, al alto de Chaguaní, del alto de Chaguaní al alto del Portón, en el camino de Guaduas a Méndez, y del alto del Portón a Bodeguitas sobre el río Magdalena. De los reconocimientos resultó, por algunas dificultades que encontraron, que la línea que vino a adoptarse fué de Chumbamui a las Tablas, de las Tablas a la loma de la Punta, y de aquí al Magdalena al puerto de Chaguaní. Trabajaron en estas exploraciones ademas de los nombrados, el señor Liévano, el Presidente de la Junta, señor Nicolas Pereira Gamba, José María Valenzuela, Ricardo Pereira y Pedro M. Paris.

La Asamblea legislativa en sus sesiones de 1866, dió algunos fondos mas para la empresa y entonces la Junta me hizo el honor de nombrarme Ingeniero-director. Me hice cargo de esta importante empresa teniendo en mira obtener la vía carretera de mas pronta y fácil ejecución, saliendo lo mas al norte posible de Ambalema.

El 10 de agosto de 1866 acompañado del Presidente de la Junta, doctor Nicolas Pereira G. y del señor Camilo de Cayzedo quien habia sido nombrado ayudante, recorri próximamente la línea hasta el puerto de Chaguaní sobre el Magdalena.

JUAN N. GONZALEZ V.

Figura 174 - Crónica del camino de herradura entre El Roble y el río Magdalena

El 10 de agosto de 1869, pues, se comenzaron los trabajos del trazado de la línea del camino, bajo la dirección del señor Juan N. González Vázquez, i el 20 de julio de 1870 (a los once meses) estaba construida toda la obra necesaria para que la línea entera, desde el borde de la sabana de Bogotá, en el Alto del Roble, hasta la orilla del río Magdalena pudiera recorrerse a caballo con facilidad.

En el trabajo se han empleado los ingenieros de sección, señores Camilo de Caycedo, Paulo Pinzon, César Castro i Francisco Duran, i los inspectores i sobrestantes señores Alejandro González Vázquez, Gabriel Hernández, Francisco Tovar, Dámaso Rosendo Gaviria, Leopoldo Flores, Ramon Tavera, Gregorio Gómez, Alejandro González T., Rafael Duran, Santiago Camacho R., José María Santos, José T. Osuna, José M. Vélez H. i Eusebio de Latorre; desde 200 a 300 peones i en toda ella inclusive la parte de camellón que ya se ha construido, se han gastado \$ 35,000.

Antes de terminar los trabajos i cuando estos llegaban a Chumbacul, la Junta administradora hizo practicar varios reconocimientos por el Ingeniero Director i sus ayudantes. También se practicaron por el Presidente de la Junta con el señor Liévano i por éste, asociado al señor González Vázquez; i antes de decidirse la Junta, oyó todos los informes i atendió todas las indicaciones que se hicieron sobre las variantes que pudieran adoptarse para que el camino saliera directamente al bajo Magdalena, es decir, abajo del Salto de Honda.

Se meditó i estudió también detenidamente la cuestión económica, no solo en cuanto al costo de la obra por los diferentes trazados indicados, sino en cuanto a la conveniencia general para el país de que saliera al uno o al otro punto, i se acordó continuar los trabajos en dirección perpendicular al río por la línea mas corta para unir la sabana de Bogotá con esta vía natural que pone en comunicacion todo el centro del país en el interior i con el mar.

Por mala que sea esta vía natural del río, ella existe, i además el fondo del valle por el cual corre es plano i fácil al camino por una u otra ribera; la verdadera, la gran dificultad no es la de construir un camino por aquí o por allí venciendo cerros, pantanos ni dificultades topográficas, la cuestión que había que resolver es esta: "cómo se unen por un trazado que en su mayor pendiente no pasa del 5 por 100, la sabana de Bogotá i el río Magdalena, cuando la una rejion está a 2,500 metros de altura vertical sobre la otra."

A esta cuestión contrajo la Junta toda su atención i la resolvió haciendo el descenso al río por donde es mas fácil i mas corto, i por donde no hai pendientes negativas que vencer.

La Junta ha procedido con todo al interes patriótico que exige una empresa de la cual dependa el porvenir i la suerte del país.

Sus ideas han sido apoyadas por el hábil ingeniero i leal patriota, señor González Vázquez que ha buscado también honradamente la solución del problema, del modo que fuera mas ventajoso teniendo en cuenta que la vía mas conveniente a todo el interior del país sin consideracion a las distinciones de Estados i sin tratar de favorecer a tales o cuales intereses particulares; que fuera la mas corta para llegar al río; la que pudiera construirse en menos tiempo para que pronto se empezara a gozar de sus ventajas, i por último, que pudiera llevarse a cabo con los recursos que el Gobierno del Estado había puesto a disposicion de la Junta, o con estos i el auxilio que se esperaba obtener del Gobierno general.

La Junta ha querido que la vía sea pública, costada por los fondos públicos i para el público, i no de empresa particular; porque hai obras que son verdaderos servicios públicos, como los correos, la instruccion pública, las vías de comunicacion, qué más cuando en teoría se demuestra que son mejor prestados por empresarios particulares; en la práctica los resultados no corresponden, como lo ha demostrado la experiencia en los países pobres, en que no hai asociaciones i que la fuerza colectiva está únicamente representada en los Gobiernos.

Con estas ideas, fijando en su verdadero punto de vista la cuestión: arrestrando la impopularidad i las dificultades de todo género, con la mirada fija en el objeto i con la firme serenidad que solo da la conciencia de estar obrando el bien, la Junta siguió imperturbable en su tarea, anunciando que celebraría el aniversario de nuestra independencia con una fiesta de nueva especie, haciendo que el Presidente de la República i demas personas invitadas para el 20 de julio, recorrieran al galope i sin la menor dificultad, toda la línea desde Bogotá al río Magdalena.

Todo estaba pronto para esa memorable fecha; pero por circunstancias políticas independientes de la Junta i sus trabajos, la inauguracion de la línea no ha tenido lugar hasta esta fecha.

1.º de setiembre de 1870, en el alto del Roble.

El Presidente de la Junta, N. PEREIRA G.—El Vicepresidente, DIEGO SUÁREZ PORTOVI.

El Secretario, Pedro NÚÑEZ AZUERO.

Figura 174 - continuación

Invitados por el señor Presidente, Ingeniero-director i miembros de la Junta del camino de occidente para visitar la trocha de la carretera al Magdalena, salimos de Bogotá el 1.º del corriente i llegando en coche a los Manzanos, continuamos de allí a caballo a las cinco de la tarde por dicha trocha hasta llegar al Aserradero a las siete de la noche. El 2 continuamos viaje a las siete de la mañana i despues de detenernos cerca de dos horas en un sitio que se acordó llamar «Tomas Cuenca,» en memoria de este distinguido, a la par que lamentado miembro de la Junta, i algo mas de media hora en Chumbamui, terminamos la jornada en San Juan a las siete de la noche.

El 3 recorrimos en cinco horas la distancia intermedia entre San Juan i el río Magdalena hasta el sitio de Cambao.

Recorrimos, pues, la distancia del Roble al río Magdalena en diez i seis horas de marcha.

En ninguna parte, con escepcion del paso de la Quebrada de Cambao, en donde se nos informó que faltaba construir un terraplen, nos pareció que había mas de 5 por 100 de desnivel en la vía, i a la verdad, toda ella puede atravesarse al galope, i por cualquier parte, i por toda ella podrían rodar carros.

En conclusion, podemos decir que, en nuestro concepto, está resuelto el problema de la posibilidad de un camino carretero de Bogotá al río Magdalena, que en toda su estension puede recorrerse sin esfuerzo en diez i seis o veinte horas. Establecida la posibilidad científica de esta obra, debe esperarse una resolucion práctica, cuya prontitud o demora, daría la medida de la energía industrial en este país.

Sitio del Aserradero, a 7 de setiembre de 1870.
El Presidente de la República,
EUSTORJO SALGAR.

El Secretario de Hacienda, *Salvador Camacho Roldan*.—El Presidente de la Corte Suprema federal, *Manuel Murillo*.—El Comisionado del Gobierno del Estado Soberano de Cundinamarca, *Anibal Galindo*.—El Profesor invitado para que representase la Escuela de Ingeniatura, *Manuel H. Peña*.

Figura 175 - Comunicado del presidente Salgar y parte de la comitiva que participó en el recorrido de inauguración del camino de Cambao

El 9 de septiembre de 1870, Nicolás Pereira Gamba, presidente de la Junta Administradora del camino de occidente, envió una carta a los miembros de la Junta detallando la visita de inauguración, a la vez que manifestando su satisfacción por la labor cumplida; también, dando por superada cualquier discusión sobre el trazado de la línea y señalando que *“para que dentro de tres o cuatro años tengamos un camino carretero de rieles de las mesetas superandinas a los ríos navegables, basta conservar al mismo Ingeniero-Director encargado de la dirección y proveerlo de los fondos suficientes”*. Dedicó los párrafos finales de la carta a felicitar a la Junta por su trabajo, agradecer por las muestras de consideración recibidas y, finalmente, solicitar

ser exonerado “del cargo de miembro de la Junta, de suerte que esta respetable corporación debe proceder a elegir (sic) de nuevo presidente”, exoneración que no le fue aceptada, por lo que continuó desempeñando su presidencia hasta el 31 de diciembre, fecha en que la Junta cesó sus funciones por disposición de la nueva ley de vías de comunicación que expidió la Convención Constituyente de Cundinamarca el 14 de noviembre anterior. La extensa carta de Pereira, publicada en *La Ilustración* y en el *Diario de Cundinamarca*, se presenta en la figura 176⁶⁴³.

⁶⁴³ LA ILUSTRACIÓN, No. 146, pp. 581-583, Bogotá, 13 de septiembre de 1870. También fue publicada por el *Diario de Cundinamarca*, en las páginas 1.009 y 1.010 de su edición número 253 del 15 de septiembre

Colaboradores.

Camino carretero de Bogotá al Magdalena.

INFORME DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA.

Señores miembros de la Junta administradora del camino de Occidente.

Salimos de esta ciudad el jueves 1.º del corriente mes, el señor Suárez Fortoul i yo con el señor Navas Azuero, Secretario de la Junta, por no haber podido concurrir ninguno de sus otros miembros, llevando en nuestra compañía al ciudadano Presidente de la Union, al señor Secretario de Hacienda, al Comisionado del Gobierno de Cundinamarca, señor Aníbal Galindo, al señor Manuel H. Peña, comisionado por la escuela de ingenieros i a los señores Manuel Murillo, Medardo Rivas, César Medina, Eustacio Pieschacón, Jeneral Delgado, Comandante Espinosa, Pedro Mares i varias otras personas de las invitadas que, aquí i en el trayecto, se nos incorporaron.

A la estremidad de la sabana salió a recibirnos el señor González Vásquez, Ingeniero, director, con los ingenieros de seccion i otros empleados del camino que se unieron a la comitiva.

Pasamos por delante de los peones i obreros que recibieron con entusiasmo esta visita. Cada uno de los sobrestantes exhibió arreglados sus libros de listas de peones i sus herramientas, i todos los concurrentes pudieron juzgar del orden, método i armonía que reina en los pormenores i en el conjunto de las operaciones de la empresa.

Habiendo pernoctado en el Aserradero, fuimos a rendir la jornada el día 2.º a San Juan, recorriendo las secciones 1.ª i 2.ª a cargo de los ingenieros Camilo de Cayzedo i Paulo Pinzon.

En la habilidad con que los cerros se han desatado en plano continuo, en todo este trayecto, todos pudieron convencerse de que los peligros mayores en los caminos de herradura, dependen de las fuertes pendientes, puesto que apesar de la lluvia no hubo un resbalon, ni una caída i que pudo recorrerse sin esfuerzo una estension de 13

leguas en unas ocho horas de marcha. Cerca del boqueron de Iló nos detuvimos a almorzar en un sitio que, en recuerdo i honor del malogrado miembro de la Junta, se bautizó con el nombre de "TOMAS CUENCA."

En Chumbamui nos detuvimos, con motivo del recibimiento que nos tenían preparado los vecinos de Vianí. Yo detuve, además, al señor Secretario de Hacienda para hacerlo observar desde el alto de las Tablas, los puntos por donde, pasando al alto de Chaguani, pudiera desprenderse una vía carretera a la ciudad de Guáduas.

En San Juan fuimos recibidos espléndidamente por el señor cura i los vecinos, quienes no omitieron obsequio ni atención, hasta darnos bestias de remuda para seguir el día 3 i acompañarnos algunos de los principales vecinos hasta el valle de Santa Rosa, en donde, en el campamento de la 4.ª seccion, estaba preparado el almuerzo.

Los trabajos de la 3.ª i 4.ª seccion han sido ejecutados por los ingenieros César Castro i Francisco Duran.

Llegamos a Cambao en medio del alborozo i contento jeneral, habiendo salido a encontrarnos, a nombre del Gobierno del Estado del Tolima, varias personas con el Prefecto de Ambalema, señor Teófilo Del Rio.

Pasada la tarde en las hermosas vegas del río Magdalena, nos separamos al día siguiente del Ingeniero-director i demas trabajadores en la nueva vía i embarcados en el champan, que al efecto habia traído el señor Del Rio, i tratados por él i los caballeros del Tolima, con las mayores atenciones, llegamos a Honda a la una del día despues de cuatro horas de navegacion.

En Honda nos esperaba la poblacion entera en la playa i fuimos conducidos en triunfo a la casa del venerable patriota, señor Jeneral Diago, en donde con todo el esmero de una culta sociedad, fuimos atendidos.

Para que la demostracion de la línea fuera completa, llevé a las personas que quisieron, hasta abordó del vapor "Vengoechea," que estaba fondeado en el puerto de Caracolí.

Durante el viaje se pudo juzgar con bastante acierto de las ventajas de la vía fluvial i de las facilidades para construir el camino por una o la otra ribera del río.

La lluvia i sobre todo las nieblas, no nos permitieron en casi todo el viaje, gozar de las bellas perspectivas del paisaje, ni hacer notar a los funcionarios i personas convidadas a esta esposicion, la direccion i la forma de las cordilleras, para que pudiera juzgarse del trazado jeneral del camino, por todo el contrafuerte que desciende casi perpendicularmente al río Magdalena, para cuyo efecto habíamos hecho situar ban-

Figura 176 - Carta dirigida por Nicolás Pereira Gamba a la Junta Administradora del camino de occidente el 9 de septiembre de 1870

deras en el alto del Roble, en Pandazúcar, en Tomas Cuenca, en Chumbamui, en la loma de la Balsa i otros puntos.

Todo el trayecto desde el Roble a la orilla del Magdalena, se recorrió en diez i seis horas de marcha, pero bastan diez horas, si se emplea en todo él, la misma velocidad con que se va de Bogotá a Facatativá en cuatro horas.

En Chumbamui, en Sanjuan, en Cambao, en Honda, en todas partes en donde han comprendido i apreciado en lo que vale, la inmensa trascendencia del problema resuelto, hemos sido acogidos con las mas grandes demostraciones de contento de parte de los habitantes.

La inauguracion de la trocha del camino carretero, ha sido una ovacion continua, un triunfo completo para la Junta administradora i para el ingeniero i sus compañeros de trabajo; una ocasion de mostrar las simpatias i popularidad de que goza el actual Gobierno de la Union, i un motivo de satisfaccion i de grandes esperanzas para todos.

Mas de cincuenta personas han recorrido la nueva vía, i todos hemos tenido el gusto de oír las demostraciones de aprobacion en favor de la obra. El Secretario de Hacienda de la Union i el Presidente de la República en varios i notables discursos, han felicitado a la Junta que se atrevió a acometer la obra i a los ingenieros encargados de la ejecucion. El señor Salgar dijo que, "no sabia qué admirar mas, si la vigorosa iniciativa i la tenacidad que ha vencido los obstáculos, la ciencia i la intelijencia de la ejecucion, o la economía i buen orden en los gastos, puesto que una de las razones que habia para dudar, era la creencia jeneral que se tenia, de que era imposible que semejante obra se hubiera ejecutado con solo la cantidad de 35,000 pesos de que ha podido disponer la Junta."

De Honda regresamos por la antigua vía de Guáduas i Villeta. El camino, apesar de haberse gastado en componerlo, se halla en mal estado.

Me fijé mucho en las mejoras que se le podrian hacer; me pareció que fuera de los empedrados i de un buen puente que debe construirse sobre el rio Guadual, todas las otras composiciones que se están costeadando serán perdidas en el invierno; me convencí de que en muchos puntos no tiene composicion i creo que todos quedarian persuadidos de que afirmé la verdad, cuando dije en mi informe del 20 de junio, del mismo año pasado que, "con lo que se gasta en diez años en composiciones perdidas en un camino de pésimo trazado, hai para hacer un camino carretero o de rieles de fierro." En corroboracion de esto, me atrevo a presentar como ejemplo, el camino del Quindío; todos sabemos que,

desde los primeros tiempos de Colombia, se han gastado tan fuertes cantidades en su composicion, que el dinero invertido seria suficiente para formar una línea continua de monedas de a peso, de un extremo al otro, i todos sabemos tambien que no alcanza a treinta i dos pesos por metro hoy, el costo de un ferrocarril.

Despues de detenernos en Guáduas un día en casa del doctor Murillo, quien nos alojó espléndidamente, llegamos a esta ciudad ayer a las tres de la tarde, habiendo pasado la noche en el Aseradero.

Del camino de la sabana, que tambien está a cargo de la Junta, creo que todos hayan quedado satisfechos por las últimas composiciones que se le han hecho; pero insisto en que esta calzada mientras no se emplee en toda ella, como se ha hecho en algunas partes, piedra rota de la manera conveniente, jamas podrá calificarse de buena para coches i carruajes finos.

El problema está resuelto; ya no se nos tratará de visionarios ni de ilusos.

Era preciso vencer las resistencias que las instituciones oponian a la accion de la Junta, la falta de recursos pecuniarios i hasta de herramientas apropiadas i la oposicion de los mismos encargados de llevar a cabo la obra; encontrar un ingeniero como el señor González V, para la ejecucion del ante-proyecto presentado por el muy notable miembro de la Junta, señor Indalecio Liévano; no era bastante luchar a brazo partido contra las imputaciones calumniosas, la rutina, las preocupaciones i los mal entendidos intereses; sacrificar nuestro tiempo i nuestros propios recursos, era preciso, ademas, llevar el convencimiento de una manera material i práctica a todos los espíritus, i al fin, hemos triunfado.

La exposicion de la obra que estaba preparada para el 20 de julio, desde cuya fecha, como se ofreció, estuvieron terminados los trabajos de la trocha, al fin ha tenido lugar, dando el resultado que natural i forzosamente tenia que producir. Ya la practicabilidad del camino carretero de Bogotá al Magdalena, no es materia de discusion, es de ir a verlo.

La eleccion de la línea tampoco es ya materia de discusion; despues de tantos estudios, medidas i nivelaciones como se han hecho, buscando con empeño i con el deseo sincero de acertar, consultando los intereses comerciales i las ventajas jenerales para todo el pais i no para tal o cual seccion determinada, el problema está resuelto; por cualquiera otra parte, en cualquiera otra direccion el camino será mas largo, inmensamente mas costoso i jamas conseguiremos verlo construido con nuestros recursos.

Para que dentro de tres o cuatro años tenga-

Figura 176 - continuación

mos un camino carretero o de rieles, de las mesetas superandinas al río navegable, basta conservar al mismo Ingeniero-director encargado de la dirección i proveerlo de fondos suficientes.

Yo felicito cordialmente a la Junta, porque ha puesto en vía de realización, como cosa fácil i hacedera, la portentosa obra que puede salvar este país de la miseria i la barbarie: recordaré eternamente con gratitud i con respeto los nombres de los señores Indalecio Liévano, Diego Suárez F, Tomas Cuenca, Ramon Gómez, José María Samper, Bernardo Espinosa i Pedro Návalas Azuero, miembros i tesorero de la Junta i el del señor Justo Briceño, que prestó tan decidido apoyo a la obra del camino, desprendiéndose en su favor de la renta de consumo.

Me siento radiante i glorioso por la parte que me ha tocado en la labor i por el honroso puesto con que la Junta me distinguió, elijiéndome su Presidente.

Para concluir, solo me falta poner en conocimiento de la Junta, que no siéndome posible ya continuar consagrado a esta tarea que absorbe todo mi tiempo con perjuicio de mi familia i de mis intereses; satisfecho con las muestras de aprobacion que he recibido i con el testimonio de mi propia conciencia, de haber llenado mi deber como patriota; he pedido a la Asamblea constituyente] se sirva exonerarme del cargo de miembro de la Junta, de suerte que esta respetable corporacion deba proceder a elegir de nuevo presidente.

Bogotá, setiembre 9 de 1870.

NICOLAS PEREIRA GAMBA.

Figura 176 - continuación

El 27 de septiembre, Salvador Camacho Roldán, en ese momento secretario de hacienda y fomento de la Nación, le envió una carta al presidente de la junta directiva del camino de Occidente manifestándole que *“la impresión del Presidente, así como la del infrascrito, es que en la dirección de esta trocha es posible el establecimiento de un camino de ruedas ancho y cómodo”*. Así mismo, transmitiendo el testimonio de reconocimiento del primer mandatario a la labor del ingeniero González Vásquez y de sus ayudantes, señores Caicedo, Castro, Pinzón y Durán. Camacho terminó su carta diciendo que *“la realización de esta obra pertenece al Estado de Cundinamarca; pero cuenta ya con la simpatía del Congreso i del país”*, y que *“me atrevo a esperar que la liberalidad del Estado de Cundinamarca estará a la altura de los fecundos resultados que se esperan de esta gran vía de comunicación, i que la organización que se dé a*

*la empresa sea tal, que justifique la confianza de la Nación al decretarle el auxilio contenido en la lei (sic) de 30 de mayo último*⁶⁴⁴.

A pesar del contenido laudatorio de la carta del secretario y de que en la constancia pública que los ilustres participantes en el recorrido inaugural del camino de herradura, incluido Camacho Roldán, firmaron el 7 de septiembre, manifestaron que había quedado *“establecida la posibilidad científica de la obra”* y que ahora solo restaba esperar *“una resolución práctica”*, en los dos meses siguientes se produjeron en el ámbito político de Cundinamarca algunos hechos que retrasaron en más de una década la conversión de la trocha en camino de ruedas.

El 23 de julio anterior, el gobernador provisorio de Cundinamarca, nombrado cinco días antes, convocó para el 8 de septiembre de 1870 una Convención Constitucional de 43 miembros, que se encargaría de reconstituir el Estado, y fijó las reglas para la elección de sus miembros, hecho que se produjo el 14 de agosto siguiente. Realizados los escrutinios, el jurado electoral anunció los nombres de los elegidos y la Convención se instaló el día señalado a las doce del día. Uno de sus miembros, Aníbal Galindo, quien había sido secretario de hacienda del gobierno defenestrado el 18 de julio, resultó elegido miembro de la Convención y formó parte de su comisión de vías de comunicación. El 9 de septiembre, a menos de 24 horas de instalada la Convención, Galindo presentó en ella la siguiente proposición: *“Dígase al señor Gobernador del Estado, por el órgano respectivo, que la Convención desea que se llame a la capital al señor González Vásquez, ingeniero-director de la vía carretera al Magdalena, para que dé los informes que se le pidan en la discusión de los proyectos de ley que se presenten relativos a la apertura de dicha vía”*⁶⁴⁵. Además, en el acta de la sesión del día siguiente -10 de septiembre- consta que Galindo *“presentó un proyecto de lei reformatoria de la del 12 de agosto de 1869, sobre vías de comunicación”*, que tendría consecuencias funestas sobre el futuro del camino. En varias actas de sesiones posteriores se encuentran otras proposiciones que, leídas en retrospectiva, permiten deducir el escaso interés de algunos convencionistas por el mejoramiento del camino de Cambao.

⁶⁴⁴ SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, *“Colección de los principales documentos relacionados con la administración de la hacienda nacional en el año de 1870 – Segunda Parte – Fomento”*, pp. 61-62, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1871

⁶⁴⁵ DIARIO DE CUNDINAMARCA, No. 252, página 1.005, Bogotá, miércoles 14 de septiembre de 1870

El 5 de noviembre de 1870, el diario *La Ilustración* publicó una nota donde mencionó que en el número 174 de *El Liberal*, redactado por los señores Aníbal Galindo y Medardo Rivas (miembros ambos de la Convención), se leía lo siguiente: *“Se ha resuelto en segundo debate la cuestión del camino carretero al Magdalena. Convencida la Asamblea de que aún no está resuelto el problema científico i práctico de que la línea de Cambao sea la que en definitiva convenga adoptar para la comunicación de la sabana con el Magdalena; i siendo evidente que abandonado el Estado a sus propios recursos, él no podrá dar término a esa obra tan costosa, ha resuelto no continuar sacrificando inútilmente los intereses del comercio en prosecución de una obra que todavía no ha salido del campo de los proyectos. En consecuencia, continuará aplicándose a la composición del camino de herradura la totalidad del producto del peaje con excepción de la que se separe para gastos comunes”*⁶⁴⁶.

Lo más sorprendente de este artículo es que Galindo menciona en él que *“aún no está resuelto el problema científico y práctico”* de la línea de Cambao, cuando dos meses antes había firmado, junto con el presidente Salgar y otras personalidades, el comunicado donde expresaron que, en su concepto, quedaba *“establecida la posibilidad científica de esta obra”*, y que tan solo restaba esperar *“una resolución práctica”*. Iguales términos, empleados con dos meses de diferencia por el mismo personaje, pero respaldando posiciones diametralmente opuestas.

El escrito de Galindo y Rivas amerita dos comentarios. El primero, que dio a entender que ya estaba cocinada en el seno de la Convención la decisión de no apoyar la conversión del camino de herradura en carretero; y el segundo, que la responsable de verse *“abandonado el Estado a sus propios recursos”* no era otra que la propia Convención al tomar la decisión de separar parte de los recursos del camino *“para gastos comunes”*, dado que la exigencia imperiosa que fijó la ley nacional 34 del 30 de mayo anterior para auxiliar la empresa de la vía carretera durante cuatro años, era que el gobierno del Estado de Cundinamarca no suprimiese ni disminuyese recursos o impuestos que a la fecha de expedición de esa ley estuvieran *“destinados a la construcción de la carretera al Magdalena, hasta que la obra no haya sido terminada”*.

⁶⁴⁶ LA ILUSTRACIÓN, *“Camino carretero al Magdalena”*, No. 177, página 705, Bogotá, 5 de noviembre de 1870

El 4 de noviembre, el *Diario de Cundinamarca* publicó un aviso, fechado el 31 de octubre, donde la plana mayor del Estado brindó un efusivo recibimiento a Robert Wehrhan y Fredk (sic) Lenhort, quienes venían recomendados por el encargado de asuntos consulares de Colombia en el Pacífico, Teodoro Valenzuela, y les ofreció apoyo a todas sus propuestas que contribuyesen al mejoramiento de las vías de comunicación de Cundinamarca (figura 177). Tan solo tres días después de la publicación de esta inusitada manifestación de regocijo, el gobierno del Estado suscribió un convenio de consultoría con Wehrhan, concediéndole una licencia para *“practicar las exploraciones necesarias para averiguar la practicabilidad de un camino de hierro que ponga en comunicación la ciudad de Bogotá con el bajo Magdalena”*.

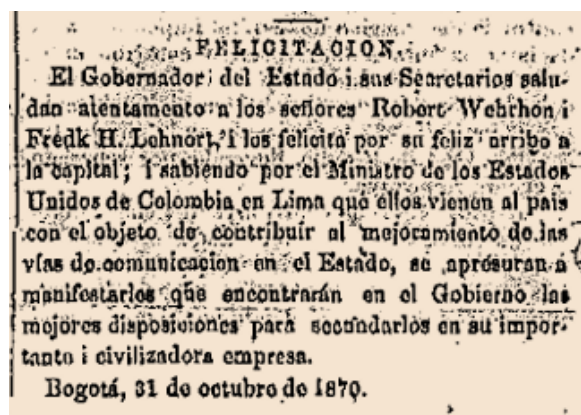


Figura 177 - Saludo del gobierno del Estado de Cundinamarca a los señores Wehrhon (sic) y Lenhort por su “feliz arribo a la capital”

Desplegando un ahínco inusitado en la administración pública, el secretario de hacienda Nepomuceno Santamaría madrugó el día siguiente para radicar el convenio en la Convención Legislativa, *“para que resuelva sobre los puntos de la solicitud, que no está en la facultad del Gobierno resolver”*. En la nota remisoria del documento, suscrita por el gobernador, este expresó que *“el Gobierno abraza las más lisonjeras esperanzas de que el proyecto del señor Wehrhan vendrá a ser una realidad para el Estado; i en tal virtud, se permite recomendar a los honorables diputados la aprobación de la resolución adjunta”*. Solo cuatro días más tarde, el 12 de noviembre, la Convención expidió un decreto aprobando el convenio (figura 178). Santamaría se apresuró a notificar del hecho a la Junta Administradora del camino de occidente, ordenándole ese mismo día poner a disposición de Wehrhan *“el ingeniero (sic) y los diez i seis peones de que trata el convenio, para que le ayuden en la exploración (sic)”* de una línea para el establecimiento de un

camino de hierro entre Bogotá y el río Magdalena. Por una extraña casualidad, ese 12 de noviembre Santamaría presentó renuncia a su cargo de secretario, la cual fue aceptada por el gobernador con igual celeridad.

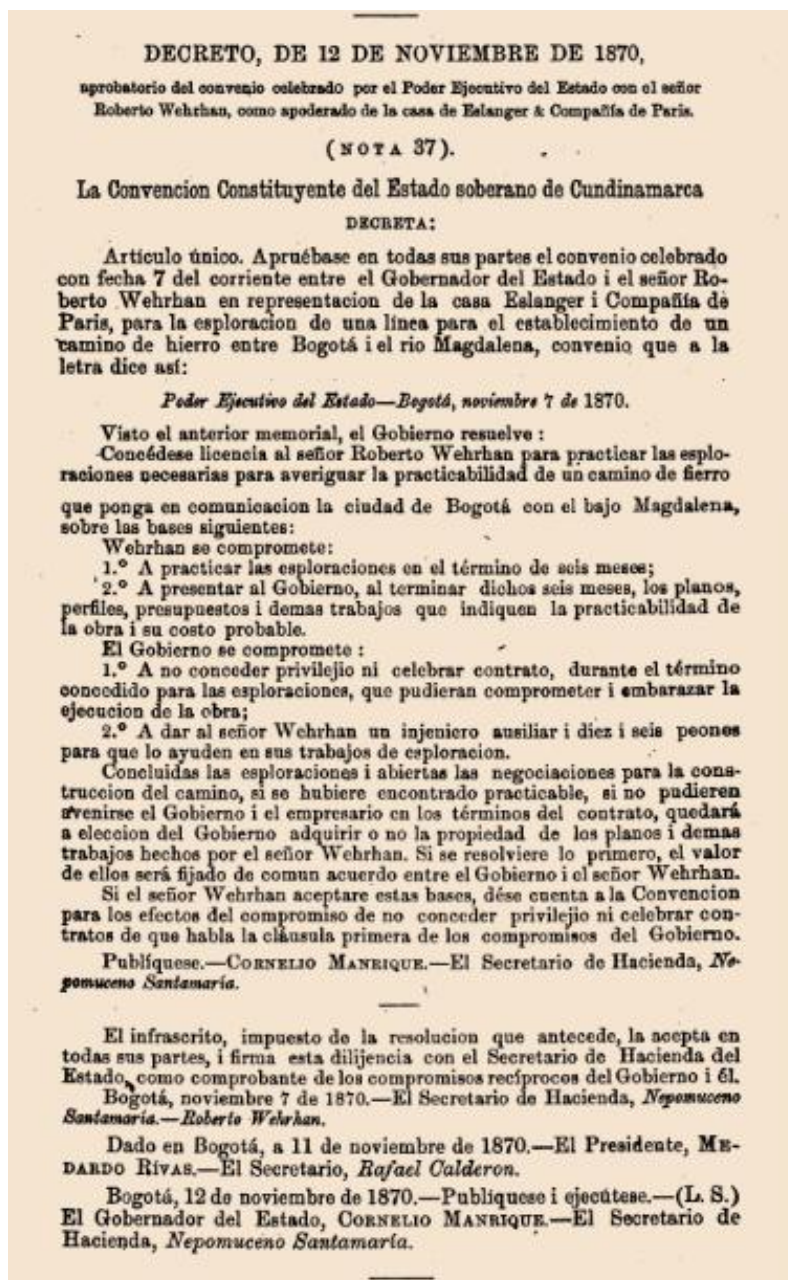


Figura 178 - Decreto del 12 de noviembre de 1870 aprobando el convenio celebrado con Wehrhan

Pero si la decisión de aprobar ese convenio con Wehrhan podía incidir desfavorablemente sobre el futuro próximo del camino, la formalización de los anuncios hechos por Galindo y Rivas fue terminante. El 14 de noviembre, la

Convención Constituyente promulgó la ley de sobre vías de comunicación, cuyos artículos 66 a 70 (figura 179) prácticamente destinaron al olvido la conversión del modesto camino de herradura de Cambao en carretero.

Art. 66. Créase una *Junta especial*, compuesta de tres ciudadanos, que tendrán sus respectivos suplentes, todos vecinos de Bogotá i nombrados por la Asamblea en sus presentes sesiones, para que intervenga en la administracion de los fondos que se destinan para la construccion de un camino carretero o de rieles, que ponga en comunicacion la sabana de Bogotá con el rio Magdalena.

Art. 67. El Poder Ejecutivo, no obstante lo dispuesto en el artículo 51 de esta lei, podrá celebrar inmediatamente el contrato o contratos convenientes para la construccion del camino carretero o de rieles, pero oirá previamente a la Junta especial, i tendrá presentes las reglas jenerales que se establecieron por el decreto legislativo de 13 de febrero de 1865, "sobre privilegios para la apertura del camino al rio Magdalena."

Art. 68. Aplicanse para los trabajos de la obra del camino carretero o de rieles al Magdalena, sin perjuicio de los demas fondos que posteriormente puedan destinarse, los dos pesos con que se recargó el peaje de cada carga de mercancías estrangeras a favor de los fondos comunes del Estado, i que fué la suma señalada para la carretera, por la lei de 12 de agosto de 1869, i ahora es la mitad del derecho de peaje con que la presente lei grava los efectos estrangeros.

Al fondo indicado se aumentarán:

La cantidad decretada a favor de la empresa por el Congreso de la Union en la lei de 30 de mayo del año en curso; i

Las suscripciones de los que quieran tomar parte en la empresa i las donaciones de los particulares.

Art. 69. La Junta del camino de Occidente pondrá a disposicion de la que se establece por el artículo 66, toda la herramienta i enséres que no sean rigurosamente necesarios para la composicion del actual camino de Occidente.

Art. 70. Los recursos que se dan a la Junta especial, se aplicarán a los trabajos necesarios para conservar abierto el trazado de "Cambao," a continuar la construccion de la carretera hasta el punto que se crea comun a la mejor via que pueda descubrirse, i a hacer nuevas exploraciones del terreno para el estudio de esa mejor via al bajo Magdalena.

Parágrafo. Pero mientras no se conozca el resultado de las nuevas exploraciones que van a practicarse, de conformidad con los contratos celebrados con el Poder Ejecutivo, la Junta especial no podrá gastar en los trabajos que se le encomiendan, una suma mayor de ocho mil pesos: los fondos sobrantes se mantendrán en seguro i riguroso depósito para invertirlos en la carretera o camino de rieles, segun el resultado de las referidas exploraciones, o para continuar invirtiéndolos en las obras de que al principio de este artículo se trata.

Figura 179 - Artículos 66 a 70 de la ley sobre vías de comunicación del 14 de noviembre de 1870

Debido a que la Convención Constitucional tuvo a bien considerar, como lo habían dicho taxativamente Galindo y Rivas, que aún no estaba resuelto el problema científico y práctico de que la línea de Cambao fuese la que convenía adoptar como definitiva para la comunicación entre la sabana de Bogotá y el río Magdalena, incluyó un párrafo en el artículo 70 de la ley, donde decretó que *"mientras no se conozca el resultado de las nuevas exploraciones que van a practicarse, de conformidad con los contratos celebrados con el Poder Ejecutivo, la Junta especial no podrá gastar en los trabajos que se le*

*encomiendan, una suma mayor de ocho mil pesos” (figura 179), cantidad absolutamente insuficiente para mejorar el estándar de los 102 kilómetros del camino de herradura y aún para mantenerlos con decoro. Debido a esta rotunda y lamentable decisión, transcurrió toda la década de los setenta y se entró a los años ochenta sin que se hubiese materializado proyecto alguno de una vía mejor al río Magdalena. Tan evidente fue el abandono al que se condenó de inmediato al camino, que en el informe final de gestión que presentó en diciembre de 1871 el secretario general de la gobernación de Cundinamarca, al referirse a la *Carretera al Magdalena*, escribió que “cumpliendo con lo preceptuado en la última lei de caminos, la Junta especial de la carretera al Magdalena ha limitado sus operaciones a cuidar la trocha de Cambao, ...”⁶⁴⁷. Un año después, el presidente de la junta especial de la carretera al río Magdalena consideró que “la Asamblea debería destinar una parte del peaje en el camino de Honda para la prolongación del trazado carretero, pero no por la vía de Cambao, ..., ahora que el problema de la unión de la altiplanicie al Magdalena parece resuelto por el ferrocarril del Norte”⁶⁴⁸. Evocando esta lamentable decisión veinte años después, José Francisco Pereira escribió que “no fue culpa de González Vásquez ni de los miembros de la Junta que estas obras se dejaran en ignominioso abandono hasta su ruina; culpa fue de funcionarios cundinamarqueses que, cambiando inconsultamente de sistema, dejaron en el olvido el camino de Cambao por más de doce años”⁶⁴⁹.*

El *Diario de Cundinamarca* publicó el 23 de noviembre de 1870 una carta dirigida por Nicolás Pereira Gamba al gobernador del Estado, donde se quejaba de que la Asamblea hubiese “quitado los fondos destinados a la obra del camino i ha manifestado su voluntad de que la obra no continúe; i como la ley que votó el ausilo (sic) del tesoro nacional, dispuso que aquello no se diera si el Gobierno de Cundinamarca destinaba a otros objetos los fondos que, cuando dicha lei se sancionó, tenía aplicados a la construcción del camino carretero, no hai (sic) pues esperanza de que la obra pueda proseguirse con fondos públicos, ni nacionales ni del Estado. Pero como la obra es necesaria i no desisto de llevarla a cabo, someto a vuestra consideración la propuesta formal que

⁶⁴⁷ NARCISO GONZÁLEZ LINEROS, “Informe del Secretario jeneral (sic)”, Continuación, *Diario de Cundinamarca*, No. 604, página 206, Bogotá, lunes 1° de enero de 1872

⁶⁴⁸ Ibidem 514

⁶⁴⁹ JOSÉ FRANCISCO PEREIRA, “Juan N. González Vásquez”, *El Reporter Ilustrado*, No. 3, página 19, Bogotá, junio 22 de 1890

*hago de construir yo por mi cuenta, costo i riesgo, como empresa de propiedad particular, el camino carretero desde el Alto del Roble, por el actual trazado del camino de Cambao hasta Ambalema o Chaguaní, sin pretender del gobierno remuneración ni ausilio (sic) alguno, sino que se reconozca, como es natural, a la empresa que yo organice para llevar a cabo la obra, como dueña de ella; se la proteja como empresa de utilidad pública i no se la pueda arruinar con impuestos, peajes ni otros gravámenes semejantes”*⁶⁵⁰.

Si hubo respuesta del gobernador, que el autor no lo sabe, seguramente fue negativa y quizás sea de agradecerlo, por cuanto es ignoto de dónde hubiese podido Pereira sacar tiempo para atender ese proyecto porque, según lo había anunciado en un comunicado de prensa publicado el 16 de agosto en *La Ilustración*, “he transferido mi partida (para Europa) definitivamente para el día último de febrero próximo. Me prometo, además, poder asistir a la exposición (sic) universal de Londres que tendrá lugar en abril o mayo; aprovechar esta circunstancia i la demora en arreglar algunos objetos para presentarlos en ella i dar tiempo a las personas que hasta ahora han recibido mi circular del 7 de julio en que anuncié mi viaje, de preparar los pedidos de los encargos con que tengan a bien honrarme”⁶⁵¹. Cuatro días después de esa publicación, Pereira escribió al presidente de la Unión Colombiana contándole de su viaje a Londres y brindando sus servicios “para que unidos mis esfuerzos a los del Gobierno federal, nuestra patria pueda ser dignamente representada en ese certamen internacional de las ciencias i las artes”. El secretario de hacienda y fomento Salvador Camacho Roldan, cuñado de Pereira, aceptó en nombre del gobierno “la patriótica oferta” el 11 de octubre siguiente (figura 180)⁶⁵². Ese aunamiento de esfuerzos le fue retribuido a Pereira con gran generosidad por el Gobierno el año siguiente, pues lo nombró cónsul particular de Colombia en una idílica población de la Bretaña francesa⁶⁵³, dignidad que

⁶⁵⁰ NICOLAS PEREIRA GAMBA, Carta al gobernador del Estado de Cundinamarca, *Diario de Cundinamarca*, No. 302, página 152, Bogotá, miércoles 23 de noviembre de 1870

⁶⁵¹ NICOLAS PEREIRA GAMBA, Comunicado publicado bajo el título “Camino carretero al Magdalena”, *La Ilustración*, No. 130, página 519, Bogotá, 16 de agosto de 1870

⁶⁵² SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, “Colección de los principales documentos relacionados con la administración de la hacienda nacional en el año de 1870 – Segunda Parte – Fomento”, página 101, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1871

⁶⁵³ FELIPE ZAPATA, “Memoria del Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores (sic) al Congreso de Colombia”, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1872

ocupó hasta su retorno al país en marzo de 1872, instante en que su hijo Ricardo Salvador tuvo la suerte de “heredar” la sinecura⁶⁵⁴.

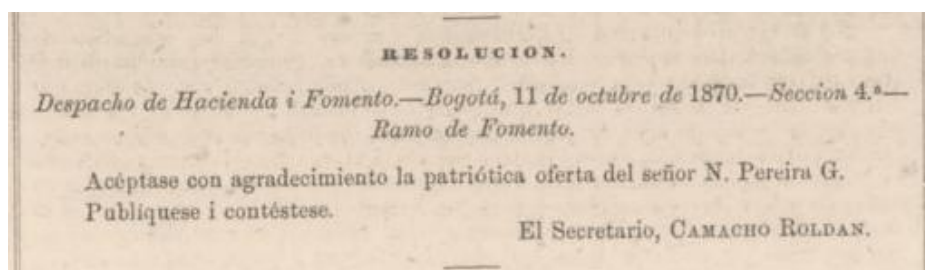


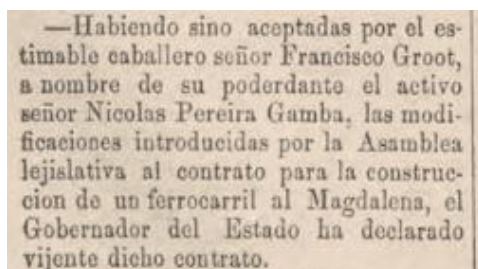
Figura 180 - Aceptación de la patriótica oferta de Pereira

El tiempo le alcanzó en 1871 a Nicolás Pereira, incluso, hasta para firmar el 14 de septiembre, por medio de apoderado, un increíble contrato con el gobierno de Cundinamarca para construir un ferrocarril entre Cambao y el Aserradero, cuyo artículo primero estableció que *“El señor Nicolás Pereira compra, i el Gobierno del Estado le vende, el trazado para camino carretero que, a espensas (sic) del Estado, se ha hecho en dirección de Bogotá al río Magdalena, entre el sitio de Cambao a orillas del mismo río i el punto en que la carretera que actualmente se construye en dirección al sitio de Agualarga se separa de dicho trazado, cerca del sitio denominado Aserradero”* (figura 109), aunque en otros artículos del contrato se mencionó la posibilidad de hacer desvíos del trazado existente e, incluso, de acceder al río Magdalena por un sitio diferente. La Asamblea Legislativa de Cundinamarca lo aprobó mediante decreto del 23 de enero de 1872, pero le introdujo cambios de fondo importantes que redujeron o eliminaron algunos de los beneficios exagerados que el apoderado de Pereira había logrado colar en él. El artículo segundo de este decreto aprobatorio estableció que el Poder Ejecutivo debía poner en conocimiento del interesado las modificaciones que introdujo la Asamblea al contrato, *“para que las acepte o no, dentro del término de diez días, sentando la diligencia (sic) del caso, para considerar desde su fecha vijente (sic) o insubsistente el contrato”*. Aunque la prensa informó que las modificaciones fueron aceptadas por el apoderado de Pereira y que el gobernador declaró vigente el contrato (figura 181)⁶⁵⁵, no hay noticias del curso que éste haya tomado, y la recopilación de leyes y decretos de Cundinamarca solo menciona que fue *“transitorio y sin efecto”*⁶⁵⁶.

⁶⁵⁴ JIL COLUNJE, *“Memoria del Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores (sic) de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1873”*, Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá, 1873

⁶⁵⁵ LA ILUSTRACIÓN, No. 440, Sección Cundinamarca, página 92, Bogotá, 22 de febrero de 1872

⁶⁵⁶ CONSTANTINO M. TEJEIRO, *“Recopilación de leyes i decretos del Estado Soberano de Cundinamarca expedidos desde 1869 hasta 1874”*, página 358, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1875



—Habiendo sido aceptadas por el estimable caballero señor Francisco Groot, a nombre de su poderdante el activo señor Nicolas Pereira Gamba, las modificaciones introducidas por la Asamblea legislativa al contrato para la construcción de un ferrocarril al Magdalena, el Gobernador del Estado ha declarado vigente dicho contrato.

Figura 181 - Noticia sobre la vigencia del contrato de Pereira

Las exploraciones de Wehrhan en cumplimiento del convenio que suscribió con el Poder Ejecutivo de Cundinamarca, para las que contaba con un plazo de seis meses, apenas comenzaron el 18 de enero de 1871⁶⁵⁷. Por ello, sorprende que el 20 de febrero, cuando sus trabajos aún debían encontrarse en la fase inicial de ejecución, Wehrhan le haya enviado una carta al secretario de hacienda y fomento del gobierno nacional en la que, zalameramente y sin aportar un solo soporte técnico o económico propio, dio por hecho que *“El camino al Magdalena en dirección norte por Cipaquirá (sic), Chiquinquirá, Saboyá, el Valle de Jesús i el Carare, es indudablemente, como su escelencia (sic) lo piensa, el gran camino del porvenir de este país, o lo que pudiera llamarse ‘el gran tronco’ de toda la altiplanicie andina”*. En esta carta, que incluso aprovechó para poner a consideración del secretario un proyecto de contrato en nombre de su jefe Carlos Ochsenius para la construcción de un camino de ruedas sobre un trazado de camino de hierro desde Bogotá hasta el río Magdalena en dirección al norte hasta el Carare, Wehrhan dedicó unas líneas para afirmar, también sin aportar pruebas, que *“el camino perpendicular u occidental de la sabana de Bogotá al río Magdalena, por mucha importancia que él tenga, es sin disputa comparado con la vía del Norte, un camino seccional cuyo costo nunca guardará justa proporción con su utilidad”*^{658, 659}.

⁶⁵⁷ SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, *“Colección de los principales documentos relacionados con la administración de la hacienda nacional en el año de 1870 – Segunda Parte – Fomento”*, Carta que le dirigió Roberto Wehrhan el 17 de enero de 1871, página 64, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1871

⁶⁵⁸ ROBERTO WEHRHAN, Carta dirigida al Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión Colombiana el 20 de febrero de 1871, *Diario de Cundinamarca*, No. 374, página 437, Bogotá, viernes 3 de marzo de 1871

⁶⁵⁹ El autor desconoce el contenido del informe que debió presentar Wehrhan como resultado de sus exploraciones. La única noticia adicional que encontró sobre las actividades de este personaje se refiere a su nombramiento como director de caminos del Estado soberano de Santander, el 3 de noviembre de 1871. Ref.: RAMIRO GÓMEZ RODRÍGUEZ, *“Misión pedagógica alemana”*, página 34, Contraloría Departamental de Santander, 1985

El 10 de abril de 1871, el *Diario de Cundinamarca* publicó una carta remitida por el ingeniero Manuel H. Peña⁶⁶⁰, parte de la cual destinó a presentar su posición sobre el camino de Cambao (figura 182).

Por lo demás, si he defendido la cuestión del camino carretero al Magdalena por la vía de Cambao, en los momentos en que se trata de un ferrocarril o de un camino de ruedas por el Norte, necesita esto una explicación. Mi primer artículo sobre la materia apareció en setiembre del año pasado, en los momentos en que se hablaba de un camino de ruedas al Magdalena, costado por el Gobierno de Cundinamarca, al menor precio posible. Sostuve entonces i sostengo todavía, que la vía de Cambao, como camino para Cundinamarca, es la mas corta i la mas barata de las exploradas. No se trataba de enlazar Estados, cuya hermosa idea ha propuesto el señor Wehrhan. Por consiguiente, no he querido defender esta vía con esclusión de toda otra; lejos de eso, al las exploraciones que se practiquen por la vía del Norte dan por resultado la practicabilidad de la obra con los recursos de que puede disponer la Nación por vía de garantía de las utilidades, la debemos aceptar con todo el entusiasmo que inspira el progreso del país natal. Necesitamos de buenas vías de comunicación; sea por esta o aquella parte, lo que interesa es que se lleven a cabo, sin perder el tiempo en discusiones estériles.

Bogotá, abril 7 de 1870. MANUEL H. PEÑA

Figura 182 - Fragmento de la carta de Manuel H. Peña publicada en el Diario de Cundinamarca

En la memoria que presentó al presidente Salgar el 10 de febrero de 1871, el secretario de hacienda y fomento Camacho Roldán dejó constancia de la decisión adversa que había tomado la Convención de Cundinamarca en noviembre de 1870 respecto del mejoramiento del camino, a la vez que suscribió unas palabras esperanzadoras sobre su futuro: *"Es indudable, sin embargo, que esos trabajos no serán perdidos i que antes de diez años, si la paz no se interrumpe, veremos realizada esa obra de tanta importancia"* (figura 183)⁶⁶¹. Esta florida declaración fue, no cabe duda, más política que sincera, si nos atenemos a la realidad de los hechos. En 1858, Camacho Roldán

⁶⁶⁰ MANUEL H. PEÑA, Carta publicada en la columna *Remitidos* del *Diario de Cundinamarca* el 10 de abril de 1871, página 564, bajo el título *"Por última vez. Camino carretero al Magdalena"*. Por un error tipográfico, la carta aparece en el diario como suscrita en 1870

⁶⁶¹ SALVADOR CAMACHO ROLDÁN, *"Memoria que el Secretario de Hacienda i Fomento presenta al Presidente de la República sobre el curso que han tenido los negocios fiscales de Colombia en el año económico de 1869 a 1870"*, página CVII, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1871

ya se había referido con desdén al proyecto vial de Codazzi por Ambalema, tildándolo de “*perjudicial al desarrollo de la ciudad de Bogotá*”⁶⁶². Y en sus *Notas de Viaje*, que escribió tras su periplo por el país y los Estados Unidos en 1887 y publicó por primera vez en 1890, remarcó las deficiencias de una posible vía al Magdalena por Cambao⁶⁶³, sin reconocer el hecho indiscutible de que desde 1885 ya estaba en operación un camino de ruedas entre ese puerto y el altiplano, por el cual estaban subiendo en carros de yunta todos los elementos importados de construcción y el equipo rodante para el ferrocarril de la Sabana. Ciertamente era, como lo había afirmado Nieto París en 1885, que esta vía tenía el gran inconveniente de no ser la mejor línea para carretera de la Sabana al río Magdalena, pero era la única que existía⁶⁶⁴, y transcurriría media centuria antes de que hubiese otra.

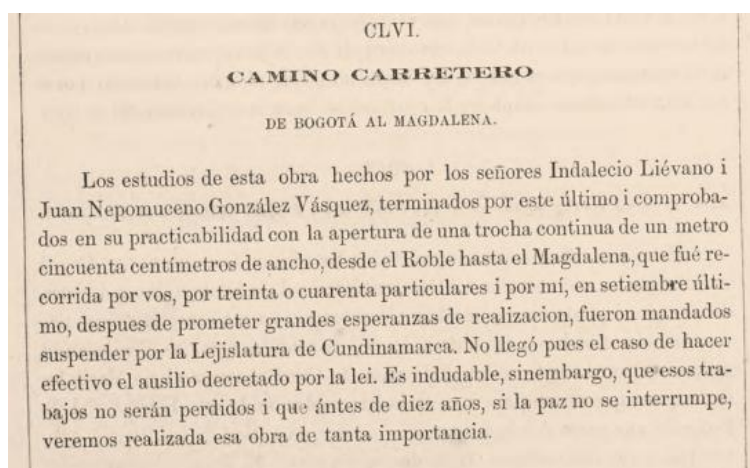


Figura 183 - Camacho Roldán evita dar al camino el nombre de Cambao en su memoria de Hacienda y Fomento de febrero de 1871

Como apunte final al margen, el puerto de Cambao no aparece en la carta corográfica del Estado de Cundinamarca elaborada por Manuel Ponce de León y Manuel María Paz cinco años después de la muerte de Codazzi (figura 184)⁶⁶⁵. Tampoco menciona su existencia Felipe Pérez en su geografía de 1863⁶⁶⁶. El documento más antiguo en que el autor recuerda haber visto el nombre *Cambao*, es uno del 3 de febrero de 1758, donde dice que el 11 de enero de

⁶⁶² Ibidem 423

⁶⁶³ Ibidem 269, pp. 12-13

⁶⁶⁴ Ibidem 540

⁶⁶⁵ Disponible en: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/32/>

⁶⁶⁶ FELIPE PÉREZ, “*Jeografía (sic) física i política de los Estados Unidos de Colombia*”, Tomo Segundo, Comprende las jeografías (sic) de los Estados de Tolima, Cundinamarca, Boyacá, Santander, Bolívar i el Magdalena, Imprenta de la Nación, Bogotá, 1863

1740 le fue amparada a Diego Masuca “la posesión de dicho paso de Cambao” en el río Magdalena (figura 185)⁶⁶⁷.



Figura 184 - Fragmento de la carta corográfica de Cundinamarca (1864)

⁶⁶⁷ AGN, “Doña Antonia Masuque con Don Juan Ortiz y Francisco Sánchez como albaceas de Pablo Sánchez sobre tierras en Cambao”, Signatura TIERRAS-C/MARCA:SC.59,45, folio 363, Santa Fe, 1770

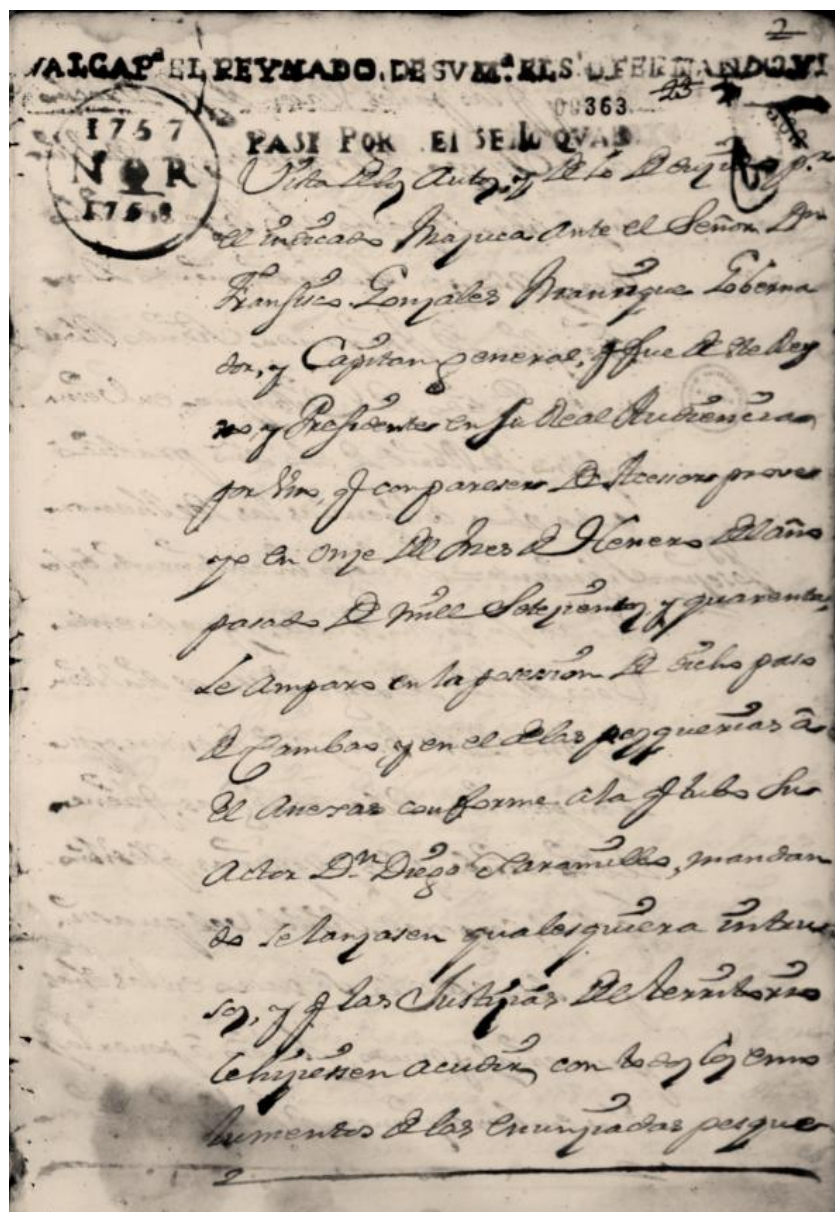


Figura 185 - Mención del paso de Cambao en un documento de 1758

