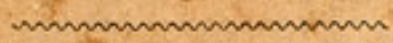


198

CAMINO DE SANTA ISABEL.



FUNDACION ANTIOQUEÑA PARA LOS ESTUDIOS SOCIALES
FAES

UNIDAD DE INFORMACION "LUIS OSPINA VASQUEZ"

SU HISTORIA, CONVENIENCIA Y PRACTICABILIDAD

Y

UNIVERSIDAD
VENTAJAS SOBRE LOS DEMAS QUE ATRAVIESAN LA CORDILLERA CENTRAL

CAAFIT®

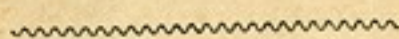
Sala de Patrimonio Documental
1888.

BOGOTA

IMPRENTA DE VAPORE DE ZALAMEA HERMANOS.

Editor, Enrique Zalamea.

CAMINO DE SANTA ISABEL.



Y
2148
ej. 2

SU HISTORIA, CONVENIENCIA Y PRACTICABILIDAD

Y

VENTAJAS SOBRE LOS DEMAS QUE ATRAVIESAN LA CORDILLERA CENTRAL

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

1888.

Sala de Patrimonio Documental

BOGOTA

IMPRENTA DE VAPOR DE ZALAMEA HERMANOS.

Editor, Enrique Zalamea.



PROYECTO de un camino de herradura, con trazo para ferrocarril, para unir la carretera de Cambao con la navegación del río Cauca, por el Norte de los Departamentos de Cauca y Tolima, atravesando la cordillera central por en medio de los páramos de Santa Isabel y Tolima.

Ibagué, Octubre de 1888.—VICTOR TRIANA C.

debe encaminarse á la eficaz é inmediata reparación de las pérdidas sufridas, robusteciendo hasta dejarlo totalmente consolidado, el sacramental principio de la propiedad.

A la hora presente casi todas las naciones de nuestra América le han tomado la delantera á la nuéstra en punto á exportaciones é ingresos, si bien en todas se palpa el período de crisis que ha tomado los caracteres y las proporciones de una enfermedad epidémica universal. Nuestros pocos productos de exportación, si exceptuamos los metales preciosos, no pueden competir con los de otras procedencias, porque los nuéstrs duplican de valor en pocas leguas de transporte por nuestros mal trazados y penosos caminos de montaña. El alto precio del cambio sobre el exterior es el único estímulo que felizmente mantiene el precio de algunos de nuestros *escasos* productos de remesa; observándose, en general, que no se produce lo suficiente para llenar las necesidades ordinarias y que el precio del mayor número de nuestros artículos de obligado consumo, es más alto en los mercados del país, que el que alcanzan esos mismos artículos en los mercados de ultramar, á su más elevada cotización, llevados de otras procedencias.

La propulsión del vapor lleva en sus anchos pulmones resuelto el problema del progreso material indefinido; pero para nosotros, por desgracia, no ha llegado la venturosa hora del vapor en sus múltiples industriales transformaciones, y nuestros ferrocarriles superandinos se hallan en el “Limbo de lo increado,”

como donosa y evidentemente lo ha dicho, con el corte de su elegante estilo, el conocido autor de la "Reforma política." Las naciones, sin embargo, no pueden permanecer estacionarias, sin firmar su testamento de retroceso y miseria. No podremos quizá en muchos años construir ferrocarriles formales, pero lo que es abrir caminos sólidos de herradura para ligar con ellos todos nuestros centros principales de producción interna, sería antipatriótico dejar de acometerlo. Nada de proyectos quiméricos en grande ni en pequeña escala, que el crédito del país, por sobre toda consideración, hay que consolidarlo á todo trance ; pero sí todas las obras de *fácil ejecución dentro de nuestra renta.*

A este respecto la vía pública á que se refiere esta Memoria para ligar los Departamentos de Cauca y Tolima por la parte norte de entrambos, y el de Antioquia por la parte sur, está, á nuestro parecer, dentro del programa de fomento que debe apoyar todo Gobierno progresista ; y de ahí que nos halague la esperanza de afianzar esta convicción en el de la República á fin de que la declare de utilidad pública nacional, y que la acometa resueltamente bajo las condiciones de un contrato ó privilegio ; y para mayor ilustración nos permitimos ampliar nuestra idea, entrando en las siguientes consideraciones :

NOCIONES HISTÓRICAS.

Largo y dispendioso fué el pleito que sostuvieron ante la Real Audiencia del Nuevo Reyno los cabildos de las ciudades de Cartago,

Tunja y Tocaima, contra el de la de Ibagué y algunos de sus vecinos, con motivo de los dos caminos que á mediados del siglo XVI comunicaban los valles que recorren los ríos Magdalena y Cauca, y que atravesando la cordillera central, ponían en comunicación el Reyno con la Gobernación de Popayán.

En este litigio hubieron de prevalecer las pretensiones de los que, á título de Conquistadores y encomenderos pudientes, pusieron al servicio de la ciudad de Ibagué la influencia y relaciones distinguidas de que entonces gozaban.

Como se verá por los documentos que á continuación copiaremos textualmente, el primero y único camino que existía en la cordillera central, traficado por los indios y más tarde por los españoles, era el que partiendo del puerto de Hernando Montero en el Magdalena, enfrente de la embocadura del río de las Piedras, (hoy Opia) pasaba por el pueblo de Venadillo, Real de Minas de don Bartolomé Frías Carvajal, y ascendiendo por un suave declive hasta el páramo, atravesaba por en medio de los nevados, dejando á la izquierda los de Tolima y Quindío y á la derecha los de Ruiz y Santa Isabel, descendiendo al antiguo pueblo de Quindío y de allí á Cartago.

El documento que aparece en la primera foja del voluminoso expediente, es una representación del Fiscal Venero, en la que afirma que antes “que se poblase el camino de Ibagué, se andaba el camino del páramo desde este Reyno á la Gobernación de Popayán.”

Joanes de Leuro, Francisco Bernáldez, Pedro Navarro, el Capitán Antonio de Meneses, contratistas para abrir el camino del Quindío y conducir por él mercaderías ; y el Cabildo, Justicia y Regimiento de la ciudad de Ibagué, en los cuales figuraban los Capitanes Miguel de Oviedo, Melchor de Valdés, Diego de Ortega, Miguel de Morales, Alonso Ruiz de Sahajosa y Juan de Irusta, no presentaron otras razones para solicitar la prohibición de tránsito por dicho camino (la que al fin obtuvieron) sino el riesgo de perecer los pasajeros á manos de los indios salvajes que poblaban la cordillera por aquella parte. (*)

Son notables las firmas que aparecen en el expediente del pleito, tanto por ser la mayoría de ellas de conquistadores, como por la importancia de los destinos y favores que otros recibieron.

Entre ellas se encuentra la del “muy magnífico señor D. Antonio González de Padilla, Alcalde Mayor por Su Majestad en todo el Nuevo Reyno,” cuyo decreto dictado “en la ciudad de Ibagué del Valle de las Lanzas del Nuevo Reyno de Granada, á treinta y un días del mes de Enero de mil y quinientos y sesenta y dos años,” obligaba á los encomenderos á que se repartiesen la composición del camino del Quin-

[*] Más tarde estos indios, rebelados, principiaron la guerra conocida en nuestra historia con el nombre de *Guerra de los Pijaos*, que destruyeron poblaciones del lado oriental de la cordillera, como años antes lo habían hecho “los Gorriones” con la ciudad de Buga, en su primera fundación, de cuyo territorio los separaba únicamente el camino que conducía á la ciudad de Popayán.

dío en la proporción del número de indios en cada encomienda. Esto originó nuevas protestas y reclamaciones que dieron por resultado otros contratos ;

La de Juan Díaz Jaramillo, fundador de la villa que lleva su nombre ; el primero á quien á la edad de 16 años se le hizo merced de tierras en el valle de Calandaima, y el que, como Presidente del Cabildo de Tocaima, apoyaba el tránsito por el antiguo camino, sostenido á expensas de D. Bartolomé Frías Carvajal ;

La del Oidor Angulo de Castejón, quien comisionado por la Audiencia para visitar las minas de Mariquita é Ibagué, recibió en esta última al Capitán Velásquez que venía de la ciudad de Arma á poner en su conocimiento la sublevación que preparaban los indios del páramo, los que á pocos días pusieron de nuevo en consternación á los habitantes de Ibagué, quienes tuvieron á sus mujeres é hijos en el “Fuerte,” construído en la llanura, cuyos derruidos muros aún se conservan, mientras llegó el auxilio de la fuerza solicitada de la capital al mando del Capitán Salinas, quien los derrotó y persiguió en todas direcciones ;

La de D. Andrés Díaz Venero de Leiva, tanto en su informe como Fiscal, como en sus autos y sentencia definitiva como Presidente.

Cada una de las partes interesadas en favor del camino del páramo, comprobó, por informaciones de testigos, las ventajas que tenía éste sobre el que pasa por Ibagué.

El Cabildo de Cartago, apoyado por la Gobernación de Popayán y auxiliado por los

Oficiales Reales que le proveyeron de fondos de la Real Caja para la obra del camino, emprendió ésta en unión de Frías Carvajal.

Este último alegaba por su parte las razones contenidas en el siguiente memorial :

“ Muy Poderoso Señor :

“ Bartolomé de Frías Carvajal, vecino de
“ la ciudad de Tocaima, digo : Que estando
“ ciertos indios de mi encomienda en términos
“ de la dicha ciudad de Tocaima, Provincia de
“ Netaima, rebelados y que no querían seguir
“ ni continuar la obediencia que habían dado á
“ V. A., yo, como su encomendero, fuí á ellos en
“ sus propias tierras ; y con dádivas y halagos
“ y otras persuasiones y buenos medios que
“ para ello tuve, los he reducido á vuestro ser-
“ vicio y están de paz. Y estando así por las
“ mismas poblaciones de los dichos indios, yo
“ con mi industria y á costa de mi hacienda,
“ abrí un camino antiguo que estaba cerrado
“ para que se pudiera ir y caminar por él con
“ gran facilidad desde el río Venadillo, que es
“ en las sabanas del río grande de la Magdale-
“ na, hasta el páramo del Tolima, que son dos
“ jornadas. El cual camino se ha comenzado á
“ caminar por algunas arrias y lo han hallado
“ facilísimo para pasar desde este Reyno á la
“ Gobernación de Popayán, porque hallará V.
“ A., y si es necesario de ello daré bastante in-
“ formación, que desde la canoa de Hernando
“ Montero, que es á donde generalmente van á
“ pasar y pasan el río grande todos los que van
“ de este Reyno para la Gobernación de Popa-
“ yán, hay cuatro jornadas pequeñas á Quindío,

“ y no más, de este modo : la una desde la ca-
“ noa de Montero hasta el Venadillo ; y la
“ otra á la boca del páramo ; y la otra desde
“ allí á do dicen la cueva ; y la otra desde
“ allí á Quindío. Y estas cuatro jornadas son
“ de muy buen camino, porque la primera es
“ sabana y las otras todas van por una loma
“ entera hasta entrar en el páramo ; y de allí
“ adelante es camino llano ; y la experiencia ha
“ mostrado ser cosa provechosa y buenísima
“ este camino, para todo este Reyno y para la
“ Gobernación de Popayán, y para las arrias é
“ Indios naturales, porque se ha caminado por
“ él en tiempos fortuitísimos de aguas y no se
“ ha peligrado ni corrido riesgo ninguno, y se
“ espera grande aprovechamiento del uso de
“ este camino en mucho mayor y más excesivo
“ grado que de ir y caminar por el camino de
“ Ibagué y de allí á Quindío, que es en donde se
“ han de juntar los dos caminos ; porque, como
“ es notorio, caminando por el camino de Iba-
“ gué hay desde la canoa de Montero á Quindío
“ seis jornadas : de modo que en cantidad se
“ ahorran por el camino nuevamente abierto
“ dos jornadas, y en calidad excede el mío al
“ otro mucho, porque se excusan grandes ríos,
“ lodos y atolladares y cuestas que por el otro
“ se pasan con gran riesgo de los que lo cami-
“ nan. Y además de esto los que caminaren
“ desde Mariquita para la Gobernación reciben
“ aun muy mayor utilidad que los demás, por-
“ que ahorran una jornada más. Y siendo esto
“ como es así y que no solamente no haya yo
“ de recibir molestia, pero aun haya de ser pre-

“ miado por haberme atrevido á hacer una obra
“ tan útil y provechosa á este Reyno y Gober-
“ naciones, en que he gastado mucho tiempo y
“ trabajo y gastado más de mil pesos de mi
“ hacienda en herramientas y otras cosas
“ que fueron necesarias para ello. Es así
“ que de parte de algunos vecinos de Ibagué
“ que tienen el estanco del camino de abajo
“ que pasa por Ibagué, han pretendido impe-
“ dir el uso de dicho camino, so color de
“ decir que tienen ellos en sí el dicho camino
“ por asiento de esta Real Audiencia por cierto
“ tiempo ; y pretendiendo que el bien particu-
“ lar interese y prefiera al General de un Rey-
“ no y de tantas tierras, como quiera que de
“ derecho está dispuesto lo contrario ; y que
“ todos los hombres tienen libertad de caminar
“ con sus personas y haciendas por donde qui-
“ sieren y mejor les estuviere ; y querer estor-
“ bar esto es tanto como decir :—Has de venir
“ por mi casa y pasar por mi puerta y partir
“ conmigo de lo que llevares aunque no quie-
“ ras ;—y otras cosas que acerca de esto se po-
“ drían decir. Cuanto más que si las gentes y
“ mercaderías que obieren de pasar de una Go-
“ bernación á otra quisieren ir por el camino
“ de Ibagué, no hay quién se lo estorbe ; y así
“ se sigue que menos pueden ellos estorbar á
“ los que quisieren ir por el otro camino ;
“ cuanto más que los que el asiento de Ibagué
“ tomaron del dicho camino, no fué con pacto
“ que ninguno pudiese ir por otro camino, sino
“ que los que obieren de caminar por aquel ca-
“ mino fuesen en sus arrias. Y así sí se obiere

“ de dar lugar á lo que ellos quieren, sería qui-
“ tar totalmente á los hombres su libertad ; y
“ V. A. como Rey y Señor natural debe oviar
“ semejantes estorciones y molestias de sus va-
“ sallos ; porque aun demás de lo dicho, se si-
“ gue otro bien de usarse el camino que yo
“ tengo abierto, no menos, más antes más prin-
“ cipal que los antes dichos : que siguiéndose
“ el dicho camino los dichos indios de mi en-
“ comienda y los otros sus comarcanos que an-
“ tes estaban rebelados, estarán sujetos y obe-
“ dientes á V. A, y vendrán con mayor facili-
“ dad en conocimiento de nuestra Santa fé Ca-
“ tólica lo cual se cesará haciéndose lo que á
“ mi noticia es venido : Que de pedimento de
“ los dichos dos ó tres vecinos de Ibagué que
“ tienen el otro camino, con falsa y siniestra
“ relación, ganaron una Provisión de esta Real
“ Audiencia, en que en efecto se manda y pro-
“ hibe que no pase ninguna gente por el otro
“ camino que yo tengo abierto, sino que vayan
“ por el suyo ; y que para ejecución de ello en-
“ vían personas con varas de Justicia los dichos
“ vecinos de Ibagué, de que yo me siento agra-
“ viado : Y hablando con el debido acatamien-
“ to suplico de ella y digo que se debe revocar
“ por lo que tengo referido.

“ Suplico á V. A. atento á lo dicho y á que
“ me ofrezco á dar información del gran bien y
“ utilidad y mayor provechamiento general
“ de que se siga el dicho mi camino, antes que
“ el otro, mande revocar y revoque la Provi-
“ sión contra esto dada, y se me mande librar
“ otra vuestra Real Provisión, para que se pre-

“ gone en todas las ciudades de este Nuevo
“ Reyno, que los que quisieren caminar por el
“ dicho mi camino lo puedan hacer sin pena
“ ninguna; y para que sea yo amparado y no
“ perturbado en el uso y ejercicio de dicho ca-
“ mino, porque además de lo dicho, será darme
“ avilantez á mí y á otros para que cada día se
“ descubran nuevos caminos de mayor utilidad
“ para los que los caminan como se haría an-
“ dándose este; que otras personas en diversas
“ partes descubrirían otros más provechosos:
“ Y se mande en la dicha vuestra Real Provi-
“ sión que los dichos vecinos de Ibagué ni
“ otras personas y Justicias no perturben á mí
“ ni á nadie, que podamos caminar por el dicho
“ camino y por donde quisieren; porque ha-
“ ciéndose todo lo referido se seguirá otro bien
“ muy principal y es: que como se entienda en
“ los pueblos de Cali y Buga y otros pueblos
“ de la Gobernación de Popayán que solían ser
“ de este Distrito, y es la brevedad del camino,
“ pretenderán, y vuestra Real Persona les hará
“ merced, de volver al Distrito de esta Real
“ Audiencia donde sin comparación estarán
“ muy más cerca que no de la de Quito, debajo
“ de cuyo Distrito V. A. los puso; siendo V. A.
“ siniestramente informado que estaban más
“ cerca de allá que no de acá, sobre que pido
“ justicia como mejor haya lugar de derecho, y
“ para ello—&c. &c. &c.

“ *Bartolomé de Frías Carvajal.* ”

El Cabildo de Tocaima sostenía los dere-
chos adquiridos por los vecinos en la composi-

ción del camino, desde los aposentos de Antonio Portillo hasta el paso de la canoa de Hernando Montero y de allí *al Venadillo*.

El Cabildo, Justicia y Regimiento de la ciudad de Tunja, defendían en este litis el tráfico de los mercaderes Tunjanos, que hacían un comercio de *ochenta mil pesos de buen oro* al año con la ciudad de Popayán, por el camino del páramo.

Con fecha 16 de Mayo de 1567 se expidió la real Cédula confirmándose la sentencia por la cual se prohibía el tránsito por el camino llamado del páramo, obligando á los transeuntes á pasar por Ibagué; y hubo necesidad de poner en su cumplimiento Alguaciles con vara de justicia en el camino prohibido.

Abandonado desde entonces y cubierto de nuevo por el bosque y la maleza, no ha quedado sino tal cual rastro, que no ha llamado la atención de los cazadores, si es que algunos de ellos se han aventurado en aquellas regiones.

Tanto el Presidente Venero de Leiva como los Oidores Juan López de Cepeda y Angulo Castejón, fueron acusados por el Cabildo de Tunja ante el Juez de residencia D. Francisco Briceño, con motivo de la referida sentencia, y fueron absueltos de sus cargos.

No paró con esto el empeño de la ciudad de Tunja para obtener la franquicia en los caminos, y consiguió la expedición de la siguiente real Cédula, que figura en el expediente con la firma autógrafa de Felipe II:

“Presidente é Oidores de la mía Audiencia Real que reside en la ciudad de Santafé

“ del nuevo Reyno de Granada. Sebastián de
“ Santander, en nombre del Consejo Justicia
“ Regimiento de la ciudad de Tunja, me ha
“ hecho relación que los vecinos de la dicha
“ ciudad tienen muchos bastimentos y ropas
“ de mantas y otras cosas que envían á vender
“ á otros pueblos de la Gobernación de Popayán
“ y de esa Provincia ; y que algunos de los di-
“ chos vecinos tienen ventas y tambos en los
“ caminos viejos y junto á algunos ríos ; y
“ porque hagan allí noche ó medio día para les
“ poder vender las comidas y otras cosas, al
“ tiempo que los arrieros y personas que llevan
“ las dichas cosas y bastimentos á vender, se
“ apartan del dicho camino viejo y van por
“ otros nuevos que se han hallado más breves
“ y mejores, algunos vecinos de los tales pue-
“ blos, que tienen los dichos tambos y mesones
“ en el camino viejo, les hacen volver y no les
“ consienten que vayan por ellos ; en lo cual
“ han recibido y reciben muy notorio agravio ;
“ suplicándome : mande que los dichos caminos
“ se puedan andar libremente por los caminos
“ nuevos y otros que quisieren libremente, pues
“ los que lo impiden lo hacen por su propio
“ interés ó con la mía merced fuere. Lo cual
“ visto por los del nuestro Consejo de las Indias,
“ fué acordado que debía mandar esta mi cédu-
“ la para vos, é yo tóvelo por bien. Por ende
“ yo vos mando que veais lo suso dicho y pro-
“ veais acerca de ello lo que vieredes que más
“ convenga ; de manera que con libertad cada
“ uno camine por donde quisiere. Fecha en
“ Aranjuez á veinte y tres de Noviembre de

“ mil y quinientos y sesenta y ocho años.

“ YO EL REY.

“ Por mandato de Su Magestad,

“ *Francisco de Grajales.*”

La publicación que hicimos en el año de 1881, consignando estas mismas noticias, no llamó la atención de los Gobiernos general y de los Estados del Cauca y Tolima, no obstante que ya se agitaba el interés por las vías de comunicación como única esperanza de rehabilitación material del país, para el desarrollo de tantos y tan variados elementos de riqueza con que fué dotado por la Providencia.

POSIBILIDAD DE CONSTRUIR LA VÍA.

Acabamos de referir cómo en tiempo del Gobierno de la Colonia se comprendió, sin duda, la practicabilidad de la vía y las ventajas que debían derivarse de su ejecución.

La certidumbre sobre la conveniencia y utilidad de ella, la hemos adquirido con el estudio que acabamos de llevar á cabo, recorriendo personalmente la generalidad de la línea, sirviéndonos del barómetro y de la brújula para fijar la dirección, desarrollo y altura de la vía. Como puede verse en el croquis que acompañamos, la vía en prospecto debe arrancar en el punto *A* llamado “Mesa de Río Recio,” á la margen derecha del río de este nombre y sobre el camino que conduce de Venadillo á Lérica, ó sea el mismo que enlaza las comunicaciones entre las dos Provincias de Centro y Norte del Departamento del Tolima. Las

mesetas de Río Recio y La Sierra, arrancan del pie de la cordillera central y se desarrollan de occidente á oriente en suave declive hasta las cercanías de la ciudad de Ambalema, en dirección al río Magdalena, llevando en su centro encauzadas las aguas de Río Recio. En el punto de partida preciso donde empieza á empinarse la cordillera en sus primeras estribaciones, comienza también el desarrollo de una *gran cuchilla* que es la base de la vía en proyecto, siguiéndola hasta su término en el páramo de Santa Isabel, entre los puntos A y C. La cuchilla se desarrolla en suave ascenso de N. E. á S. O. E. desde 1,700^p hasta la altura máxima de 11,000^p, con una longitud aproximativa de 10 leguas; dejando por el norte el río Yuca hasta sus cabeceras y hacia el sur la quebrada de Palmar y los ríos Venadillo y Totare, respectivamente. Vencida la gran cuchilla y sin cambiar el rumbo de N. E. á S. O. E., se continúa la travesía del páramo por una serie de lomas ó mesetas de leve ondulación, casi horizontal, y de suave declive, cubiertas de pastos naturales y de vegetación achaparrada en las cañadas, con una extensión aproximativa de cuatro leguas entre los puntos C y D ó sea una jornada regular con recuas de animales cargados. La travesía se hace por sobre una depresión en la cordillera entre los grandes nevados de “Tolima” y “Quindío” al Sur, y los de “Santa Isabel” y “Ruiz” al occidente y norte. Del punto D se sigue otra cuchilla que se desarrolla entre los ríos Boquía y Consota á la izquierda, y el Otún á la derecha,

por el mismo rumbo indicado, hasta su descanso en la ciudad de Pereira, donde la vía en proyecto enlazaría con la que conduce del Cauca á Antioquia entre las ciudades de Cartago, Pereira y Manizales; teniendo este último trayecto una extensión de seis leguas, más ó menos. La vía entera, pues, sólo contaría una longitud máxima de 20 leguas con el desarrollo que debe dársele para suavizar las curvas y gradientes; atravesando terrenos sólidos que favorecerían su conservación, por climas absolutamente sanos y benignos y por en medio de recursos de todo género, que el estímulo del interés multiplicaría á maravilla para abastecer al viajero.

VENTAJAS COMERCIALES.

El proyecto del camino sobre que versa la presente memoria hay que tomarlo en su conjunto para apreciar sus ventajas al primer golpe de vista: es ó será una vía que, por extensión, está destinada á enlazar con todas las que del interior se dirigen al vasto dominio del Pacífico: salvando unas pocas leguas por la fértil hoya del río Magdalena, entroncaría con la importante carretera de Cambao, de evidente construcción y de comerciales ventajas; y con el ferrocarril de la Sabana, que el esfuerzo patriótico de sus empresarios ha colocado al mismo nivel que el de Cúcuta, para probar que, con ingenieros del tipo de los González Vásquez, asociando el capital nacional al trabajo inteligente y enérgico, se pueden realizar las más arduas empresas; y aprovechando la felizmente resuel-

ta navegación del río Cauca, por el rico y espléndido valle de este nombre, desde La Virginia ó Puerto Chaves, cinco leguas abajo de Anserma, hasta el paso de La Balsa, frente á Santander, más arriba de la bella y comercial ciudad de Cali, enlazaría también con el camino y parte construída del ferrocarril de la Buenaventura hasta la bahía de este nombre.

No es posible calcular todavía el alcance del movimiento comercial que ha de producir la apertura del Canal de Panamá; no sabemos si cortado el Istmo y construído el ferrocarril de la Buenaventura, la corriente comercial hacia el interior habrá de tomar esta vía para salvar la procelosa navegación del río Magdalena. Pero sin entrar en los cálculos sobre la revolución comercial que debe necesariamente producir la coronación de aquella obra maravillosa, hija del genio de un hombre y del prodigio del crédito, el resultado inmediato para nuestro proyecto sería el de revivir la en otros tiempos opulenta Ambalema, y colocar un puerto frente al de Cambao é inmediato al de la ciudad de Honda—clave del comercio interior—para llenar las órdenes comerciales de una gran parte del comercio del Cauca y Antioquia; sin omitir también la consideración, de carácter fiscal para el Gobierno y de gran valía en esta cuestión, de extender, hacia los mismos Departamentos nombrados, el radio de venta de las sales de Zipaquirá.

Es muy cierto, demasiado cierto, que nuestros ferrocarriles están en el “limbo de lo increado,” — ¡pero si hemos de volver al seno de

Abraham — y por qué no hemos de volver algún día? — si desarrollada la riqueza al amparo de una paz fecunda y duradera, el bienestar nacional impone la necesidad, como debe imponerla ó se impone por sí sola, de construir ferrocarriles superandinos, para entonces, el mejor trazo para verificar el primer ferrocarril á través de nuestros encumbrados Andes lo encontrarán sus empresarios, quienes quiera que ellos sean, el Gobierno ó los particulares, en la vía que nosotros proponemos abrir, por las excepcionales ventajas que ofrece la topografía del terreno para ensanchar las curvas y desarrollar las gradientes, sin ninguna obra de arte insuperable.

Entre las hoyas de los ríos China, Totare y Recio y sus numerosos afluentes por el lado del Tolima, se dilata una inmensa extensión de terrenos todavía vírgenes, de varia fertilidad y temperaturas, apropiados para el cultivo del cacao, café, caña de azúcar, tabaco, &c., en las partes bajas y medias, y para las siembras de trigo, papas, &c., hacia los puntos más elevados; y lo que se dice del flanco oriental de la Cordillera, debe sobreentenderse de la opuesta falda, que iguales son en fertilidad y belleza. La poderosa raza antioqueña, que en su género de vida frugal, activo y audaz, lleva el secreto de la colonización indefectible, se apoderaría luégo de esas comarcas inmensas, al sólo aviso de que podrían contar con la seguridad de una vía para la exportación de sus productos, y las trasformaría en ciudades y en pueblos, como ya lo han hecho en la parte Norte del Cauca y del

Tolima ; y también irían los que en las tierras bajas han visto arruinada su heredad y desolados sus campos por la langosta y por la inclemencia de los veranos !... ..

Las formaciones geológicas favorables al desarrollo de vetas de metales preciosos, ofrecen también vasto campo en esas mismas comarcas á los que, como nosotros, creen en el porvenir de la industria minera, cuando en su persecución provechosa se apliquen los conocimientos apropiados y los recursos del caso. El corazón del patriota se exalta y se contrista al propio tiempo, al ver que en países realmente adelantados como Chile, se le presta por parte del Gobierno y por la generalidad de los ciudadanos, decidida atención á esa industria, y que en el nuéstro, si hacemos la honrosa excepción de Antioquia, no ha penetrado la primera capa social ó se la mira con el ojo epigramático de Fray Gerundio. No queremos dejar de copiar un párrafo del interesante mensaje que acaba de dirigir el Presidente de la República mencionada al Congreso de su Patria ; dice así :

“ En la cifra total de exportación aparecen \$ 49.449,015 *correspondientes á la minería* ó sean las *cinco sextas* partes de la exportación total de la República. El salitre y el yodo concurren á la exportación con la cantidad de \$ 29.462,930, y el *cobre, plata y oro* y demás sustancias minerales con los 20.000,000 restantes. Este hecho prueba toda la *importancia* de la *industria minera*, y el deber en que nos encontramos de prestarle protección en todas las manifestaciones de su creciente actividad.”

La elocuencia de estos números y la idoneidad de la palabra escrita de tan alta respetabilidad, nos ahorran el esfuerzo que pudiéramos hacer, con nuestro escaso contingente, para llevar una voz de aliento á la naciente industria, y arraigar en nuestros conciudadanos y en el Gobierno “el deber en que nos encontramos de prestarle protección en todas las manifestaciones de su crecientemente actividad.”

Para terminar esta sección, sin haberla agotado, diremos que entre los grandes nevados del “Tolima” y “Ruiz” y las sierras nevadas de “Santa Isabel” y “Quindío,” se dilatán grandes páramos, llamados sabanas en el lenguaje de nuestros montañeses, cubiertos de pastos de excelente clase, y cruzados por inmenso número de arroyos, donde podrían alimentarse cómodamente no menos de veinte mil reses, sin más trabajo que el de dividir los hatos.

La parte atractiva de esos parajes, sólo comparable al panorama de las regiones polares, haría rebosar de entusiasmo á nuestros inspirados vates, sería objeto de provechoso estudio para los sabios, y de solaz á los que gustan de los placeres varoniles de la caza de los ciervos de multiplicados ramales.

No se puede mirar ninguno de los varios aspectos que presenta la conveniencia de abrir el camino central que nosotros indicamos, sin concluir que uno solo de ellos sería bastante para acometer su apertura resueltamente; sin omitir la consideración de que, llevada á término, no perjudicará ningún interés creado ó en

prospecto, pues el nuéstro tendrá su radio de desenvolvimiento dentro de su propia y bien definida zona de demarcación; pero aún nos resta observarla bajo el

ASPECTO POLÍTICO.

Todas las cuestiones políticas en Colombia se resumían antes de ahora, hasta 1885, en la sola y cardinal cuestión del *orden público*. Los mismos creadores de la Constitución de Ríonegro parece que así debieron comprenderlo, como que en más de una ocasión lo hicieron constar en varios de sus actos oficiales, sin haber formalmente resuelto el fundamental problema. Generosos impulsos de reacción debieron asaltar su conciencia al contemplar el cuadro á que fatalmente los arrastraba su ideal; y por no reformar la obra que guardaba el credo de sus principios, dejaron que la República se resolviese en los horrores de la anarquía.

La unificación de la República, concluyendo de un golpe con los males implantados por la federación, concentrando la acción en la soberanía nacional y haciendo solidario el *orden público* en todo el país, ha consolidado la paz, quizás á perpetuidad, Dios mediante, dado que las aventuras políticas se han relegado á la Historia.

Pero el Gobierno no puede, mejor dicho, no debe dormir sobre sus laureles, pues que la obra de reparación no está concluída y hay que recorrer todavía un largo y penoso camino para aclimatar las nuevas instituciones jun-

to con el amor á la Patria ; y para llegar á ese fin anhelado se necesita que la acción y la sanción de esas instituciones se hagan efectivas en toda la República.

Es preciso, además, que el Gobierno domine todos los resortes del Poder y todos los puntos estratégicos que lo mantengan á cubierto de la menor sorpresa ; entrando en el preventivo cálculo las vías de comunicación, la navegación fluvial y el servicio telegráfico.

Bajo este punto de vista parece inútil hacer demostración alguna acerca de la conveniencia de abrir la vía central que nosotros recomendamos, bastando á nuestro propósito decir, que para llegar directamente al importante Departamento del Cauca, partiendo del interior, no hay sino dos vías obligadas en una extensión de más de cien leguas sobre los escarpados infranqueables de la cordillera central : la del Guanacas y la del Quindío, entrambas de penoso tránsito aun en tiempos normales. En la vía por nosotros recomendada no existen desfiladeros ni estrechos que pudieran en caso dado detener el movimiento de un ejército por numeroso que fuese, ni menos que le impidiesen desplegar sus alas en línea de batalla, con todo su tren de campaña ; cubriendo su retaguardia los fértiles campos de la hoya del río Magdalena, que tanto abasto dieron al ejército de Occidente antes y después de la formidable batalla de Garrapata, y teniendo adelante, en perspectiva, las hermosas haciendas que han enriquecido la ciudad de Pereira y de las cuales se sirvió el Jefe del Ejército estacionado en San Julián,

para asegurar el resultado ulterior de sus combinaciones en la guerra de 1876.

La apertura del Canal de Panamá le impone al Gobierno constantes desvelos sobre el territorio del Istmo. El ejército mejor disciplinado de la República debe estar en constante pie de marcha para dicho Departamento, mientras la suma de trabajadores empleada en la excavación de la gigantesca obra deje de ser motivo de alarma y en muchos casos de reclamaciones diplomáticas.

CONCLUSIÓN.

No debemos esforzarnos en hacer mayor luz sobre una cuestión que, tanto el Congreso como el Excmo. Sr. Presidente, con el parecer del ilustrado Consejo de Ministros, pueden abarcar en su conjunto y también en sus detalles; y en este concepto, y para concluir, esperamos que los Representantes de ese Gobierno, inspirados por la prosperidad y engrandecimiento de la Patria, escogitarán las bases de un contrato ó privilegio para acometer y terminar, en el menor plazo posible, la apertura del camino de que hemos hecho objeto la presente exposición.

Bogotá, Octubre de 1888.

HH. Senadores y Representantes.

Excmo. Sr.

//

JESÚS CUERVO—ALEJANDRO CAYCEDO D.

UNIVERSIDAD
EAFIT®

Sala de Patrimonio Documental

BIBLIOTECA
Universidad EAFIT



100157797

UNIVERSIDAD

EAFFII



Sala de Patrimonio Documental