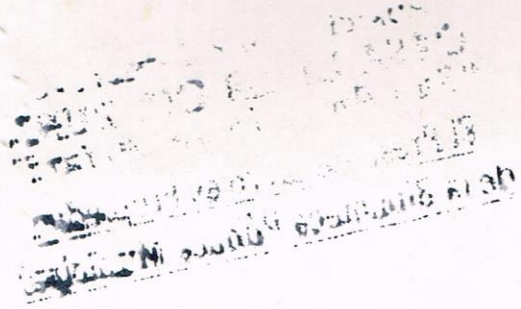


Tito el Bambino – El Amor.

MUNICIPIO DE FUENTEDEORO
CASA DE LA CULTURA
"San Antonio del Ariari"
El Presente Libro es Propiedad
de la Biblioteca Pública Municipal

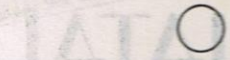
HISTORIAS ARREBIATADAS

OSCAR ALFONSO PABON MONROY

986.756
P11h

Pabón Monroy, Oscar Alfonso
Historias Arrebiatadas / Oscar Alfonso Pabón Monroy..... Villavicencio: Instituto de Cultura y Turismo del Meta, 1994.
68 p. (Ilustraciones - Mapas)

1. META - Historia, 2. META - Folclor,
3. META - Geografía.



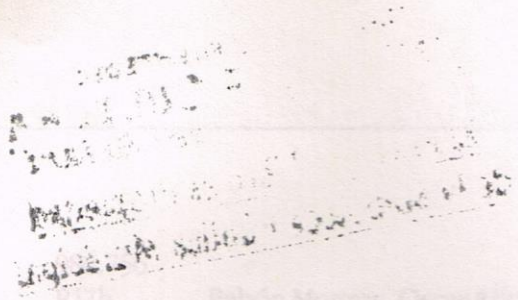
Impreso: Editorial Juan XXIII Ltda. - Villavicencio, 1994

Presentación

El Instituto de Cultura y Turismo del Meta en su misión de apoyar a los creadores culturales de la región, se permite presentar la obra "**Historias Arrebiatadas**" en la que se recopilan varios ensayos de temática socio-histórica, autoría del investigador villavicense Oscar Alfonso Pabón Monroy, la cual rescata y reconstruye ciertos pasajes -en alguna medida desconocidos- del pasado orinocense.

Con la publicación de "**Historias Arrebiatadas**", la entidad gubernamental igualmente contribuye al enriquecimiento del fondo bibliográfico regional.

JOSE IGNACIO OSORIO ROJAS
Director Instituto de Cultura
y Turismo del Meta



MUNICIPIO DE FUENTEDEORO
CASA DE LA CULTURA
"San Antonio del Ariari"
El presente Libro es Propiedad
de la Biblioteca Pública Municipal

Prólogo

La discusión que actualmente se lleva en los recintos académicos y que, seguramente ha transcendido a ellos, gira en torno a la caracterización de la época por la cual transitamos, en los umbrales del siglo XXI. El dilema por resolver es modernidad o post modernidad.

Es claro que la gestión va mucho más allá de la simple definición y se inscribe en los presupuestos que han orientado la actitud reflexiva del hombre como sujeto y objeto de conocimiento: La filosofía, las ciencias naturales y sociales, las actitudes, los comportamientos, en fin, todas las dimensiones del ser humano han sido comprometidas por ese "espíritu de tiempo".

No siendo oportuno terciar en el debate, si es conveniente señalar al menos, que una de sus aristas, la constituye la validez y el sentido de las Ciencias Sociales y en particular la Historia, por razones que podrían ser obvias pero que necesitan ser aclaradas.

En primer lugar, "la racionalidad", que se constituía como el soporte científico en el examen de los sucesos sociales, muestra las limitaciones propias del paradigma positivista, transpolado desde las ciencias naturales. La infalibilidad en el análisis, y las consecuencias surgidas como necesarias e ineluctables, conducían a una visión holística y homogenizante de la realidad social.

En el mismo sentido, la interpretación del acontecer de la sociedad se suponía válido en tanto era más referencia del paradigma que de la propia realidad y en esa medida, se justificaba mesiánicamente el fin teleológico del proyecto que encarnaba la teoría.

De otro lado, el replanteamiento del concepto Estado-Nación, que en el siglo pasado surgió como expresión del poder hegemonizante y patrimonio exclusivo de ciertos sectores sociales, es hoy un hecho incontrovertible en la construcción de la nueva sociedad colombiana: son las regiones y provincias que luchan por espacios dignos en el concierto nacional, espacios de negociación, de exigencia y reivindicación, que imbricadas en el

arraigo histórico particular asumen el reconocimiento como un derecho que fluye desde la historia, la geografía y la cultura. Es, en otras palabras, la irrupción de la Historia Regional que, desde otras perspectivas, avanza fortaleciendo el nuevo espíritu de unidad nacional, dando sentido a las llamadas "espacialidades diferenciadas" que como sistemas integrados de relaciones, interactúan en un complejo escenario de antinomias y contradicciones.

En tercer instacia, la denominada Nueva Historia ha incursionado en universidades, academias y centros de estudio, erosionando aquella añeja historografía que orbitaba los procesos sociales, políticos y económicos alrededor de "héroes", sin los cuales, la historia "seguramente no hubiese ocurrido". Así las cosas, muchos acontecimientos con repercusiones regionales o locales, sólo contaban para la historia nacional en la medida en que hubiesen sido circunstancias o escenarios de los grandes próceres, dejando en la marginilidad a hombres y pueblos que a través de guerras, de victorias y derrotas, de caminos y empresas, dejaron huellas de su paso y con ellas, la singularidad de procesos históricos que en aras de construir región con identidad, con poder de negociación, con capacidad de resolver sus propios problemas, debe ser retomada por la sociedad regional como uno de sus más preciados valores, en su legítima aspiración a la automonía.

De otro lado, las historias totales, estructurantes y deterministas, ceden el paso a la historia de las instituciones, de sujetos sociales, a la historia de las culturas particulares, a la memoria urbana, a las historias de vida, en fin, a un sinnúmero de posibilidades de reconstrucción y organización del conocimiento. Seguramente, en esa red de procesos y fenómenos particulares, la realidad social podrá ser examinada con otras alternativas tanto teóricas como metodológicas y obviamente, mucho más enriquecedor será su análisis.

Aquí precisamente radica el mérito del trabajo de Oscar Pabón. Un ejercicio silencioso de indagación nos permite reconocer ancestros y lugares que compartimos con nuestros antepasados en el recinto de la historia; atavismos que al identificarlos, producen en nuestro ser sentimientos de nostalgia y reivindicación, lo primero, porque adquirimos conciencia de lo que pudiésemos haber sido si los vectores que definieron el curso histórico de la Orinoquia hubiesen estado a nuestro favor. Lo segundo, porque en la ruta azaroza de no ser dueños de nuestro destino, el proyecto de construirnos como región se falseó, y en medio de la opacidad de futuro incierto, sólo atinamos a cosechar fracasos y a heredar guerras ajenas.

En horabuena, las crónicas de Oscar Pabón obligan una pausa para la reflexión acerca del acontecer regional, pues bien nos inicia en esa ardua tarea de avanzar críticamente sobre aquellos sucesos que transcurrieron simultánea o secuencialmente en la Orinoquia, y que dado su peso específico, definieron continuidades y temporalidades en nuestro devenir histórico.

MIGUEL ANGEL VENEGAS ROJAS

Introducción

Los escritos acá contenidos, no son más que el producto del ejercicio investigativo que he practicado durante varios años en torno a diferentes situaciones del ayer de mi región, los cuales separadamente fueron publicados en revistas de donde ahora se retoman, para que den origen a estas "HISTORIAS ARREBIATADAS"; por lo anterior, he recurrido al léxico llanero para utilizar en el título de la obra la palabra "*arrebiatar*", que significa en términos generales: unir por voluntad propia.

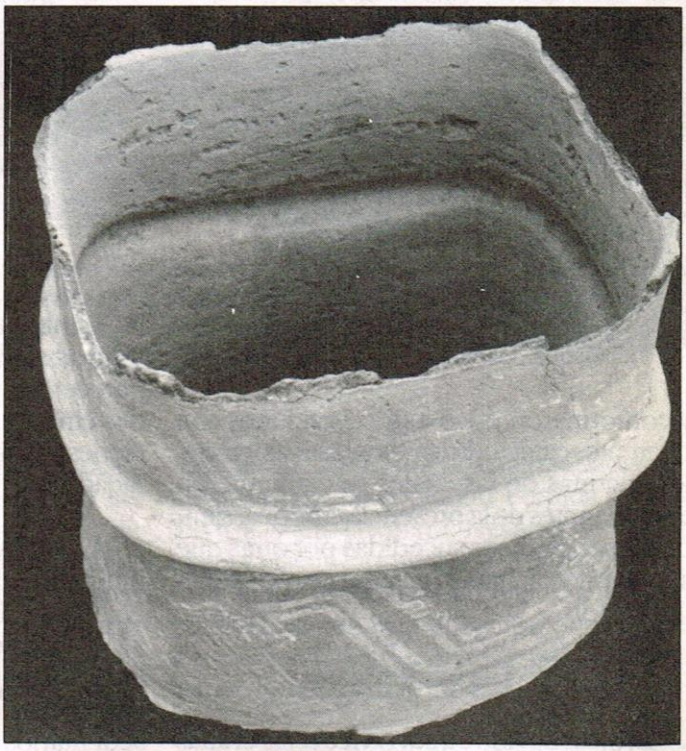
Agradezco al Instituto de Cultura y Turismo del Meta en cabeza de su Director, abogado José Ignacio Osorio R., por el auspicio a la publicación de este trabajo; igualmente, a las demás personas que gentilmente hicieron los aportes artísticos con los que se ilustran estas "HISTORIAS ARREBIATADAS".

Dedico esta obra a Dios, a mi familia y a mis amigos.

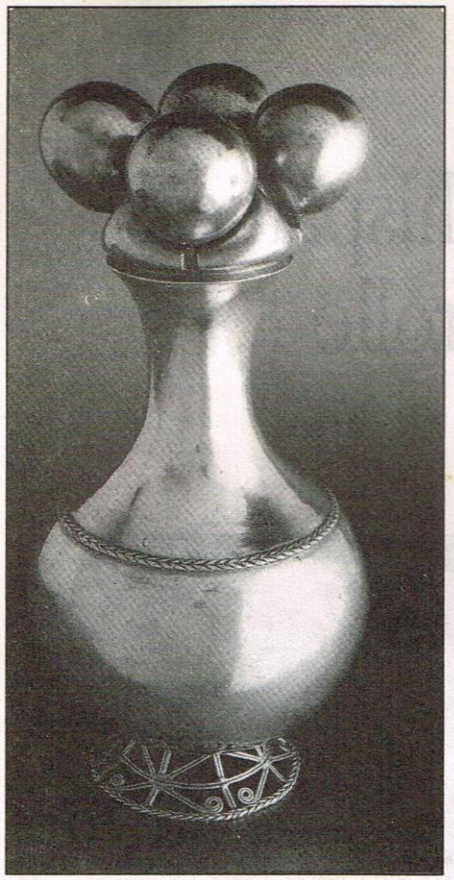
EL AUTOR

Las Culturas Prehispánicas y su desarrollo

Intentando hacer un acercamiento, mediante algunos ejemplos, al nivel de desarrollo alcanzado por las diversas civilizaciones prehispánicas con las cuales se tropezaron y sorprendieron los europeos en su equivocada llegada a nuestro continente (pensaron haber arribado a la India) y tomando como base inicial para el presente escrito la teoría más utilizada por los investigadores, que atribuye el origen del hombre americano al desplazamiento que grupos humanos asiáticos hicieron (38.500 años antes del tan recordado 1492) a través de los glaciares formados en el estrecho de Behring[1], en el extremo norte del llamado nuevo mundo, puede decirse que estos individuos "colonizadores" al diseminarse por el amplio territorio continental fueron adaptándose a los diferentes espacios geográficos que hallaron a su paso, proceso que les llevó seguramente siglos durante los cuales se ubicaron



La técnica alfarera con vasijas de uso doméstico o ceremonial tuvo grandes exponentes. En el Departamento del Meta se destacan los Guayupes, a cuya cultura corresponde este recipiente hallado en Puerto Santander, jurisdicción de Fuentedeoro. (Foto: Juan Guillermo Herrera M.)



Varios pueblos se especializaron en las técnicas orfebres, como lo demuestra esta bella pieza de la colección del Museo del Oro de Santafé de Bogotá D.C., conocida con el nombre de "Poporo Quimbaya",

y conformaron poco a poco naciones con diferentes características lingüísticas y raciales, algunas de las cuales se extinguieron tiempos antes de la presencia europea, siendo en varios casos sucedidas por otras que surgieron y ocuparon el territorio por aquellas dejado.

Las evidencias:

Al ojear de norte a sur o viceversa el atlas del continente, podemos ubicar (valiéndonos de las crónicas de Indias y de trabajos recientes) una larga lista de naciones que componían el mapa étnico precolombino, con disímiles grados de evolución cuyos vestígios - soportando el paso de los años - se preservan hoy como patrimonio histórico y cultural de la humanidad.

En ese orden de ideas tenemos que, la organización social de cada pueblo se dio generalizadamente, llegando a tener en numerosos casos complejos sistemas de gobierno a nivel de cacicazgos, en cuya estructura de poder se incluían los Consejos de Ancianos y la división de defensa, a cargo de sólidos ejércitos guerreros.

Estas naciones además en su cotidianidad, tuvieron sistemas numéricos y se rigieron por calendarios astrales (solar y/o lunar).

En la parte de salud, emplearon lo que hoy conocemos con el nombre de medicina natural a partir de la utilización de plantas a las que les descubrieron propiedades curativas.

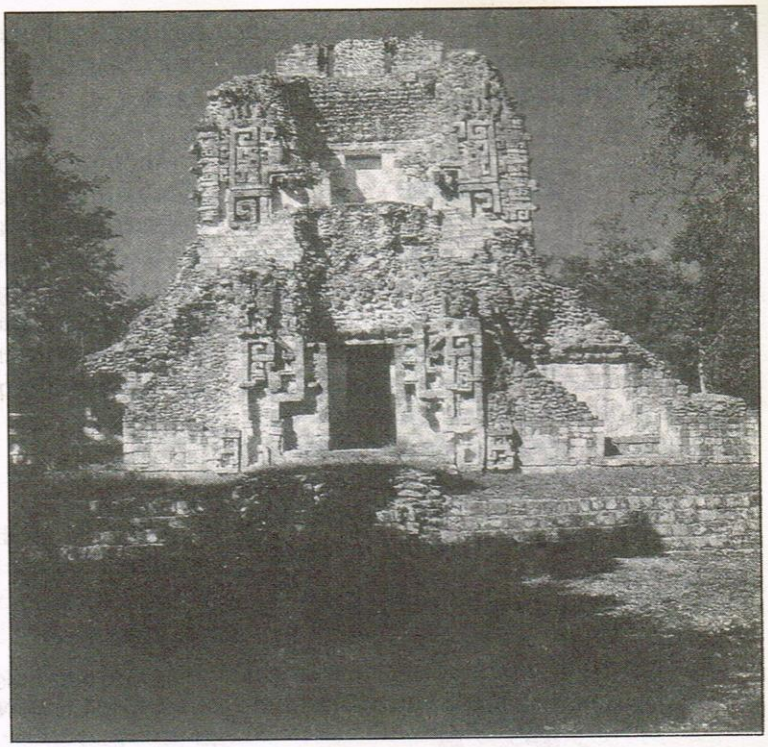
También y por ciertos hallazgos arqueológicos, se ha sabido de la realización (al parecer por una cultura pre-inca) de delicadas cirugías craneanas, mediante trepanaciones practicadas a individuos de esa comunidad.

A su vez y mediante el conocimiento y la utilización racional de los paisajes geográficos, desarrollaron formas de vida de acuerdo a los ecosistemas reinantes, que apuntaban hacia su mejor uso y conservación. De allí obtuvieron (ya como recolectores o como sedentarios agricultores) productos tales como maíz, yuca, papa, fríjoles, cacao, ají, etc., que junto con la carne obtenida en las faenas de caza y pesca y con la sal, fueron base de su alimentación.

Igualmente con los excedentes alimenticios, así como con el algodón, fibras de

palmas y otros materiales conseguidos para fines manufactureros, se originaron y consolidaron sistemas comerciales en la modalidad de trueque, entre diferentes grupos.

En relación al trabajo con metales, varios pueblos se especializaron en el manejo del oro y del cobre, mediante técnicas de fundición, aleación y moldeado (cera perdida) de piezas.



Grandes obras arquitectónicas legaron los antiguos habitantes de nuestro continente, ejemplo de ello son las ruinas de este templo Maya ubicado en Campeche- México.
(Foto tomada de Revista Turismo Nº 53, El Espectador, septiembre de 1994).

Para lo que se cataloga como representación artística y aparte de la ya referida producción orfebre, se tienen las elaboradas en piedra (las gigantescas esculturas de San Agustín en Colombia y los monolitos de la isla de Pascua en Chile, las huellas rupestres - pictografías y petroglifos - diseminadas por diferentes lugares, como las recientemente ubicada en la Sierra de Chiribiquete en el Guaviare, etc.), así mismo, la técnica alfarera con vasijas de uso doméstico o ceremonial (cuyo rastro americano más antiguo - año 3700 antes de Cristo - se tiene detectado en la Costa Atlántica Colombiana)[2], tuvo grandes exponentes, mereciéndose destacar entre ellos a los Guayupes, propios del piedemonte metense.

Dentro de las que se dimensionan como obras monumentales de ingeniería y arquitectura legadas, tenemos:

Las pirámides levantadas por Mayas y Aztecas en Centroamérica, las ciudades de México, Teyuna o Ciudad Perdida de los Tayronas en la Sierra Nevada de Santa Marta y Machu Picchu de los Incas en el Perú, cada una de las cuales fue diseñada y edificada según la concepción urbanística y las necesidades de servicios públicos que su rico mundo les dictaba.

El sistema hidráulico conformado por una red de canales artificiales para controlar las inundaciones anuales de la depresión momposina, construida por los Zenues[3], y por último, las Tumbas de Tierradentro al sur del país colombiano.

Estos son entre otros, ejemplos extracta-

dos del voluminoso inventario de evidencias culturales dejadas por las civilizaciones de la época prehispánica en nuestro continente.

Conclusión:

Esbozado lo anterior, se puede sacar en claro que al momento del desembargo de los europeos en tierras americanas, el hombre de estas latitudes asombrosamente había evolucionado su pensamiento hasta llegar a profesionalizarse en sus labores, aplicando en mayor o menor grado las ciencias exactas (aritmética, geometría, cálculo), las naturales (biología, mineralogía, ecología), las humanas y económicas, que para el año de 1492 eran enseñadas en las academias del viejo continente.

Sin embargo y a pesar de estos avances tecnológicos, no se han encontrado testimonios que confirmen su conocimiento acerca de los beneficios industriales ofrecidos por la rueda.

Mientras tanto, aún hoy después de quinientos años de la presencia de Colón y sus huestes en estos lares, el misterio en torno al grado de progreso intelectual de los habitantes prehispánicos es motivo constante de estudio, al punto que algunos investigadores les aducen haber recibido influencia de seres extra-terrestres.

CITAS:

1,2,3: "El hombre Prehispánico en la Costa Atlántica". Plegable Banco de la República. Villavicencio.

Tomado de la revista Cámara de Comercio de Villavicencio No. 14, octubre de 1992.

Los Nukak - Makú

En el marco del "Año Internacional de las Poblaciones Indígenas del Mundo" declarado por las Naciones Unidas, es propicio comentar algunos detalles correspondientes a quienes durante siglos han sido moradores de las selvas del Guaviare y el Vaupés; nos referimos a la familia Nukak conocida también como Makú, conocedora como nadie de esta geografía y de la cual hasta hace relativamente muy poco tiempo se tiene referencias.

Los Nakuk - Makú nunca han estado en contacto con el mundo moderno. Habitan desnudos y en un estado de total primitivismo, llevando una especial manera de vida que les permite transmitir generación tras generación sus tradiciones.

Son nómadas y se instalan bajo ranchos por pocos días. Para su subsistencia practican la recolección de frutos, así como la caza y pesca, actividades que no resultan nocivas para la naturaleza.

El enemigo principal de los Nukak - Makú es el hombre blanco, a través del avance de

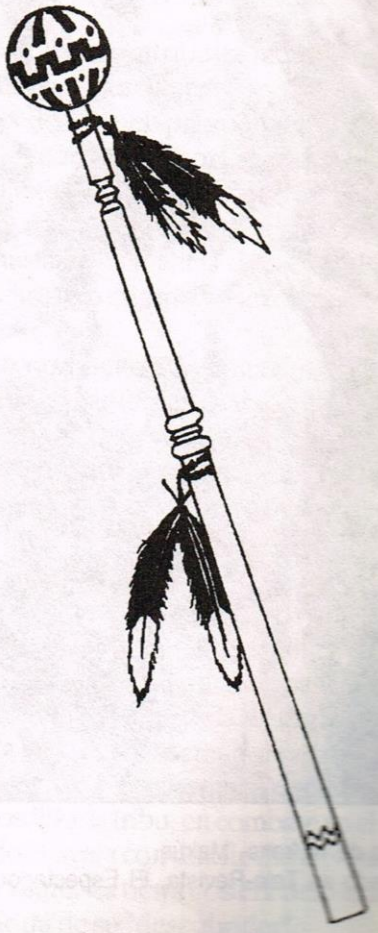
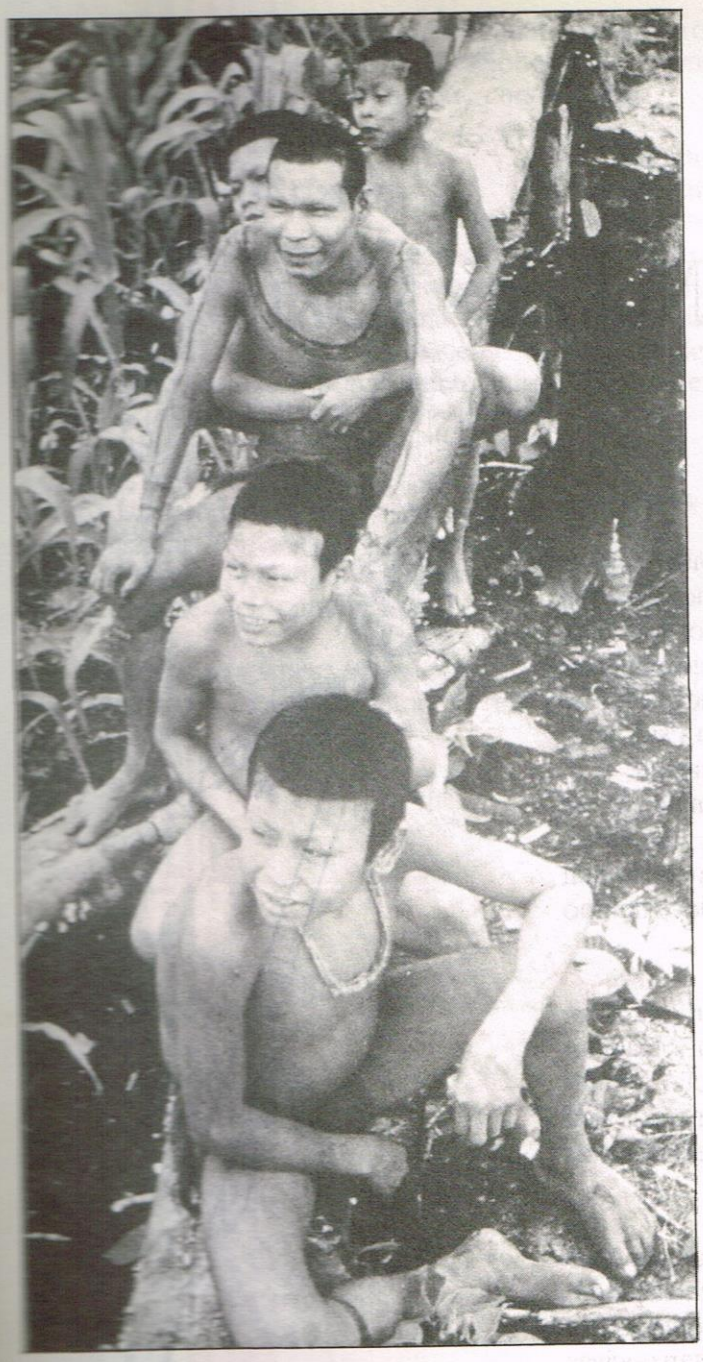


Ilustración de Jairo Ruiz Ch.



Grupo de Nukaks- Makús.
Tomado de Tele-Revista, El Espectador - Junio 4-10 de 1994)

los frentes de colonización y de las campañas de exploración petrolera. Para este último caso, la compañía extranjera que realizaba sus trabajos practicó, en una vasta área, la tala de selva y detonación de dinamita en el subsuelo; de allí que la Organización Nacional Indígena de Colombia, consideró que tales actividades atentaban contra el equilibrio ecológico de la región y la permanencia de los Nukak - Makú en su hábitat natural, por tanto interpuso una acción de tutela. Este caso evolucionó en favor de los aborígenes, mediante una orden de suspensión de los trabajos, así como la fijación de una multa a Ecopetrol. Para reanudar las labores exploratívas, la compañía tendrá que demostrar que las técnicas de extracción garanticen el bienestar ambiental.

Por su estado de primitivismo total en pleno final del siglo XX, los Nukak - Makú están en la mira de los investigadores del mundo; por ello, hace poco una empresa colombo-belga filmó una película de 52 minutos, en la que se recoge buena parte del sistema de vida cotidiano de estos indígenas, de los cuales se calcula existen en la actualidad solamente mil individuos.

Tomado de "Radio Revista Cultural" No. 2 - Villavicencio - Septiembre de 1993 - p. 9

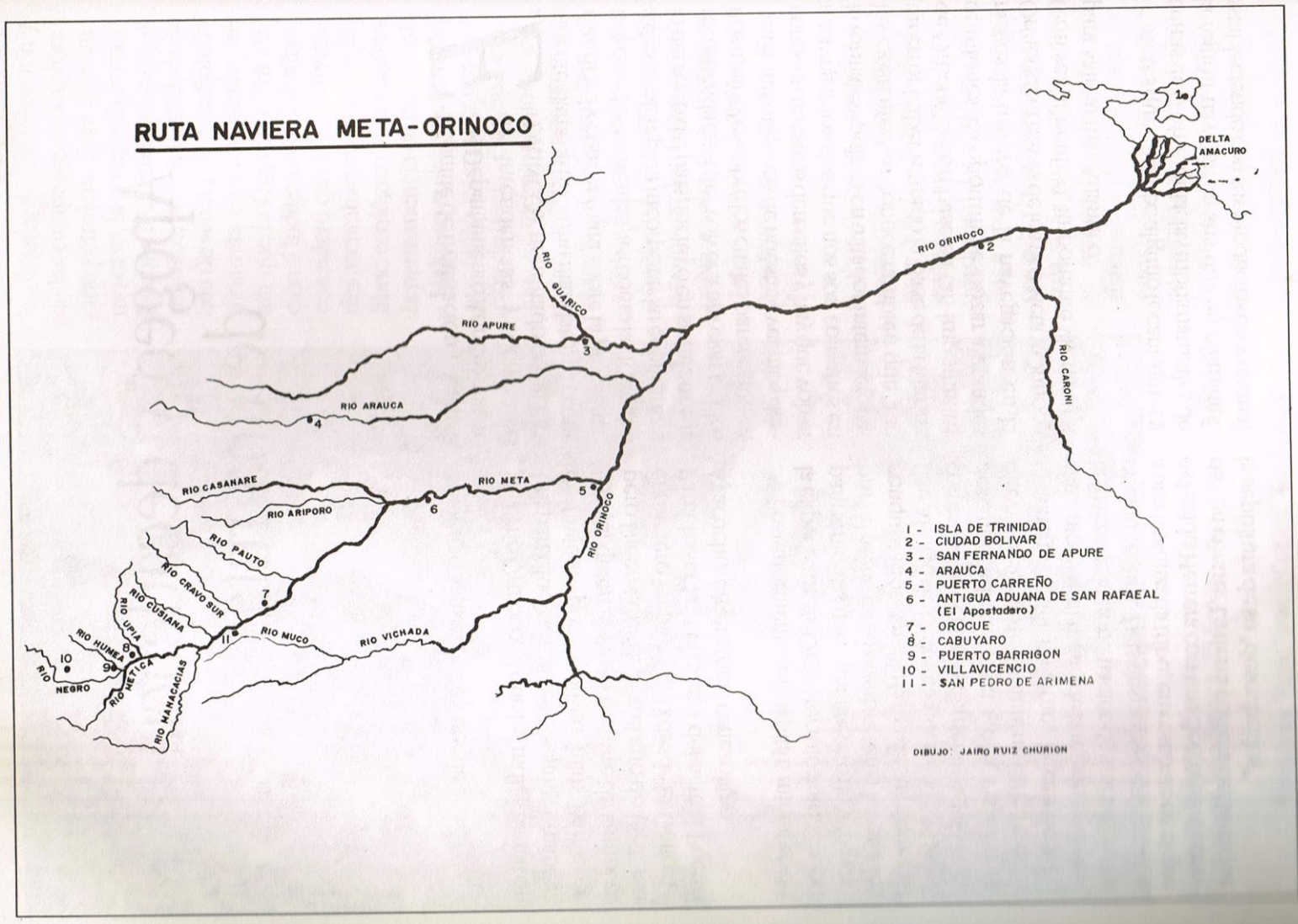
Apogeo y decadencia de una ruta

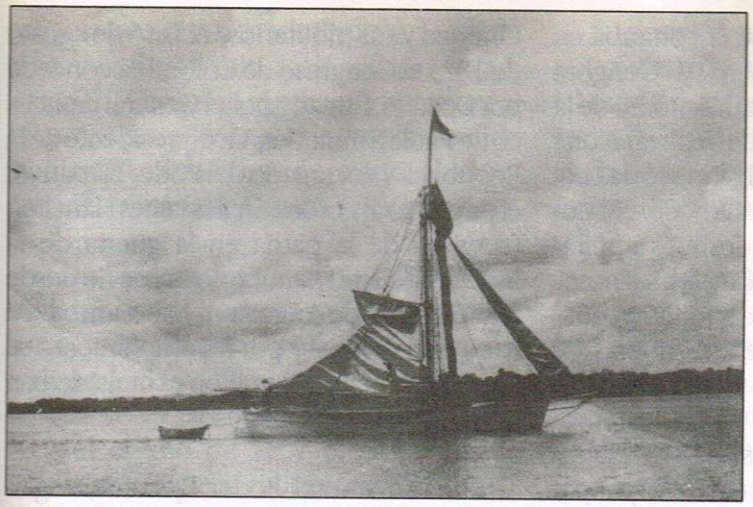
El Comité de Evaluación y Análisis del Departamento Administrativo de Intendencias y Comisarías (DAINCO), nombrado por el Presidente Barco al iniciar su mandato, para que estudiara y conceptuara sobre la problemática de estos territorios, así como las fórmulas a desarrollar para incorporar su economía a la del resto del país, incluyó en su informe la recomendación de "volver a navegar por los ríos limítrofes sobre los cuales parece que en ocasiones algunos de nuestros vecinos desconocen nuestros derechos y hay que volver a navegar los ríos que nos son comunes en la forma estipulada en tratados internacionales existentes", reconoce también que "fue un error haber retirado la Base de la Marina de Orocué". Con base en tan importantes opiniones, es oportuno esbozar a grandes rasgos la historia de la navegación en la Orinoquia a través de los ríos Meta y Orinoco (con sus afluentes), importante vía natural para salir al mar Atlántico.

Antes que europeo alguno tocara aguas y tierras de la orinoquia, las tribus naturales de la región navegaron sus ríos en cuariaras, estableciendo con sus productos un artesanal comercio a manera de trueque.

El río Orinoco, al que los indios llamaban Uriaparia, fue "descubierto" según Fernández de Oviedo por el piloto Juan Barrio de Quejo, quien le dio el nombre de Urinoco; pero Diego de Ordaz en el año de 1531, fue el primero en navegarlo desde el Golfo de Paria hasta las cercanías del actual Puerto Ayacucho, en territorio venezolano.

Posteriormente, un capitán miembro de la expedición de Ordaz recibió autorización para remontar nuevamente este río y "descubrir" el Meta, cuyo nombre tenía locos a los conquistadores por la fama de sus riquezas. Fue Alonso de Herrera, quien en 1535 logró con esfuerzo vencer la corriente del río en su desembocadura. Meta arriba viajaron en dirección suroeste durante un difícil mes; la inclemencia del invierno, la carencia de alimentos y lo malsano de la región rindieron la fuerza de la tropa haciéndola acampar en un sitio seguro. Días después se enfrentaron a una hostilizada tribu, en combate en el que es herido Herrera con una flecha envenenada con curare. La tierra costera del Meta fue la sepultura de su "descubridor".


RUTA NAVIERA META-ORINOCO
1a
DELTA AMACURO
RIO ORINOCO
2
RIO GUARICO
RIO APURE
3
RIO ARAUCA
4
RIO CARONI
RIO CASANARE
RIO META
5
RIO ARIPORO
6
RIO PAUTO
RIO ORINOCO
RIO CRAVO SUR
7
RIO CUSIANA
RIO UPIA
RIO HUMEA
8
RIO MUCO
RIO VICHADA
11
10
RIO NEGRO
9
RIO METICA
RIO MANACACIAS
1 - ISLA DE TRINIDAD
2 - CIUDAD BOLIVAR
3 - SAN FERNANDO DE APURE
4 - ARAUCA
5 - PUERTO CARREÑO
6 - ANTIGUA ADUANA DE SAN RAFAEAL (El Apostadero)
7 - OROCUE
8 - CABUYARO
9 - PUERTO BARRIGON
10 - VILLAVICENCIO
11 - SAN PEDRO DE ARIMENA
DIBUJO: JAIRO RUIZ CHURION



La fuerza de los vientos se aprovechó para impulsar las naves sobre las aguas del Meta.
(Foto: Cortesía Sra. Elisa N. de Estrada y F.A.F.O.)

Habían transcurrido varias décadas desde el descubrimiento y conquista de los llanos, cuando Antonio de Berrío (pariente político del Adelantado de la Nueva Granada, don Gonzalo Jiménez de Quezada) le correspondió ser el primer blanco en descender al río Meta por su afluente el Casanare (1584 - 1586); tiempo después recorrió la ruta Casanare-Meta-Orinoco-Océano Atlántico-Isla de Trinidad, en los años de 1591 y 1593.

Los misioneros evangelizadores que ingresaron a la región hacia 1630 utilizaron en su mayoría, las redes hidrográficas que riegan las vastas llanuras orientales para llegar hasta los núcleos indígenas y cumplir su tarea catequizadora.

Durante el virreinato de Solís Folch de Cardona (1757), don José Solano dirigiendo una comisión científica, remontó el Orinoco y entró al Meta navegándolo durante diez y ocho días, para luego llegar a Santa Fe.

Por orden del Rey en 1759, el Mariscal Eugenio Alvarado va desde el Territorio de San Martín, utilizando el río Meta, hasta el Alto Orinoco, con el fin de apersonarse de la Comisión de Límites entre el Virreinato de la Nueva Granada y Brasil.

Con el correr de los años se desarrollaba el tránsito fluvial en toda la orinoquia, situación que permitía intercambios comerciales en menor escala, debido a la poca capacidad ofrecida por las naves utilizadas: bergantines, bongos, y curiaras; las que se impulsaban por las corrientes de las aguas, los vientos y la fuerza muscular de la tripulación.

Este flujo se oficializó hacia 1771, año en que por medio de una Cédula Real se autoriza intensificar el comercio por los ríos Apure, Arauca y Meta. La Corte de Madrid, abrió en 1778 los puertos de Venezuela y España para comerciar recíprocamente, buscando con esta medida frenar la competencia desleal que Holanda le hacía a sus mercancías. El comercio de la Colonia se aumentó gradualmente.

Por lo estratégica de esta vía para ingresar al Virreinato de la Nueva Granada y ante la posibilidad de una invasión de Inglaterra

(país con el que España se encontraba en guerra) el Virrey Caballero y Góngora comisionó en 1782 al Capitán Antonio de la Torre y Miranda, para que realizara una expedición por el Meta y el Orinoco, la cual se embarcó a la altura de Orocué. El comisionado regresó un año después admirado de la variedad de árboles frutales, resinosos y maderables para embarcaciones pequeñas, que se conseguían en las riberas de estos ríos.

Fueron los meses finales de 1818 testigos del nacimiento de la navegación a vapor por el río Orinoco, al ingresar por el golfo de Paria un buque que logra remontar el bajo Orinoco.

El joven gobierno del Estado de la Gran Colombia, en un intento por fomentar la instrucción pública, la agricultura y la industria nacional, libera en 1821 los aranceles de importación a bienes y equipos en los puertos del país. Igualmente expide leyes que contemplan la exención de impuestos a varios artículos de exportación.

Se da el primer paso en procura de legalizar la navegación a vapor por el río Orinoco y sus tributarios. Así el 5 de agosto de 1823 el Congreso de Colombia concede por Decreto, firmado por el General Francisco de Paula Santander, Vice-presidente de la República y encargado del Poder Ejecutivo, el privilegio al Coronel Inglés James Hamilton (servidor de la patria en la guerra de la independencia) para explotar ese río desde Santo Tomás de Angostura hacia arriba. Al cabo de tres años y por incumplimiento se anula el contrato y Hamilton es multado con la suma de veinte mil pesos.

Nuevamente el Poder Ejecutivo reglamenta en 1856 el flujo comercial con la nueva Granada, creando un resguardo en el puerto venezolano de El Amparo, sobre el río Arauca.

Por ese mismo año, los capitanes Martin Höler y Edwar G. Steed recorrieron en el vapor Meta el río de su nombre y llegaron a treinta y tres millas arriba de Orocué, es decir hasta la boca del Cravo Sur, en donde naufragaron.

Pasado un año, el capitán Treviranus repitió esta correría en el vapor Barinas llegando hasta Cabuyaro, puerto distante



El puerto de Orocué conocido a principios de siglo como "El Sultán de la Llanura" floreció social y comercialmente gracias a las posibilidades brindadas por el río Meta.
(Foto: Cortesía Sra. Rosalía N. de Flórez y F.A.F.O.)

ochenta y cuatro millas de Orocué. Dejándo el barco en este sitio, viajó a Bogotá a solicitarle al Congreso el privilegio para navegar por vapor aquel río, siéndole concedido mediante Ley que posteriormente objetó el presidente Mariano Ospina Rodríguez.

Tiempo después Treviranus y Jamerson enviaron hasta Orocué el vapor Orinoco, de la compañía dirigida por ellos en Venezuela, realizando dos viajes.

Para el año de 1861 el Gobierno de Colombia, a cuya cabeza estaba Tomás Cipriano de Mosquera, decretó la libre navegación por el Meta y sus afluentes para barcos a vapor nacionales y extranjeros.

Surgen entonces propuestas para la explotación de estas rutas, entre ellas las de don Juan Díaz E. (colonizador de los Llanos) y la de Sergio Convers y Cía.

Transcurrieron algunos años para que, por licitación internacional se le adjudicara al ciudadano francés José Bonnet, el monopolio de la explotación de la vía río Meta hasta el Orinoco, durante un período de veinte años a partir de 1884. La empresa Bonnet con su barco El Libertador, fondeó en Ciudad Bolívar el 10 de octubre de 1893, con mercancías libres de impuestos. Su viaje de regreso duró siete días y cuatro horas hasta Orocué, subiendo a Puerto Barrigón sobre el río Humea, es decir sesenta kilómetros más arriba de Cabuyaro. De allí regresó con pasajeros, quina, sarrapia, café etc.

Por esta época ya el puerto casanareño de Orocué había adquirido el florecimiento comercial y social de que fue dueño hasta la segunda década del presente siglo.

Su posición estratégica lo hizo apetecido por ciudadanos germanos y venezolanos, a tal punto que funcionó en la localidad un consulado alemán y las transacciones comerciales se efectuaban entre moneda europea y el oro nuestro.

Ganan importancia en estos dorados días, los puertos de Cabuyaro sobre el río Meta, que dista 679 millas náuticas del Océano Atlántico; desde allí distribuían mercancías hacia Tunja y Santa Fé utilizando el camino de Medina. Puerto Barrigón sobre el Humea (cerca del actual Puerto Porfía) en donde se embarcaba gran cantidad de la producción agropecuaria que provenía del Territorio de San Martín (actual departamento del Meta) y a la vez ingresaba al mercado regional y con alguna frecuencia a Bogotá, una variada gama de productos extranjeros que eran comerciados por la Casa Bonnet, para lo cual había fundado una agencia importadora-exportadora en Villavicencio.

Una muestra del éxito alcanzado por la navegación, es el encuentro del vapor venezolano Guanare y el colombiano Libertador cuando remontaban en 1894 el río Meta, motivo que originó regocijo en el sitio de San Rafael (cerca de la confluencia del Casanare en el Meta) en donde existía una oficina de la Aduana Nacional.

En época de verano el Meta era navegable para barcos a vapor con calado de 1,½ mts, y en invierno para naves de porte mayor, con un peso promedio de 200 toneladas.

Entre enero y abril de 1894, el escritor Santiago Pérez Triana realizó un viaje que lo llevó a navegar el río Túa, cayendo luego al Meta por el que bajó hasta San Pedro del

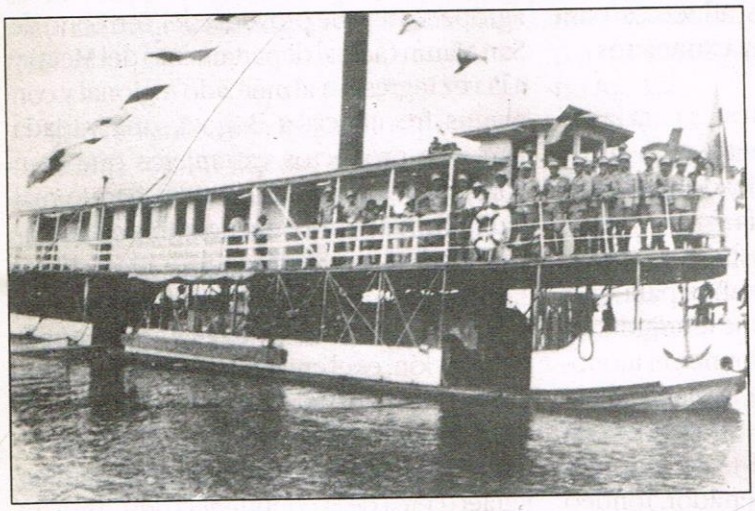
Arrastradero o de Arimena, en donde hizo transbordo. Navegando el caño Caracarate salió al río Muco (el expresidente López Pumarejo, en 1952 propuso construir un canal en este sector, el cual uniría los ríos Meta, Vichada y el alto Orinoco; esta obra tendría una longitud aproximada a 12 kms.) y descendió por él al Vichada rumbo al Orinoco, cuyas corrientes lo llevaron al Océano Atlántico.

Este mismo paso fue utilizado por comerciantes italianos y por Julio Barrera Malo (personaje de la Vorágine) quien bajaba desde Pto. Barrigón enganchando personal para las caucheras de las selvas colombianas.

El correo nacional prestó su servicio por los ríos Humea y Meta hasta territorio del Arauca. En 1922 se cubría con una regularidad de tres veces por mes desde Puerto Barrigón, sitio de partida de los bongos.

En 1945 es aprobada la Ley 8 de 1941, por la cual se acepta el tratado que sobre demarcación de fronteras y navegación de los ríos comunes entre Colombia y Venezuela, había sido firmado en abril de 1941 en el Templo del Rosario de Cúcuta. En éste, las dos altas partes contratantes acuerdan el comercio y la navegación, fundadas en principios de amplia libertad de tránsito terrestre y navegación fluvial para ambas naciones, con la mira de regular su comercio recíproco y un estado fronterizo sobre bases que estimularan y fortalecieran la amistad y la economía de los pueblos.

En 1954 siendo presidente Gustavo Rojas Pinilla, se estableció en Orocué la Base Naval, ente encargado de preservar el Orden y la Soberanía nacional en las aguas orinocenses. Esta presencia oficial duró cerca de diez años.



La navegación a vapor por la principal arteria fluvial de la Orinoquia, tuvo momentos de esplendor hasta bien entrado el presente siglo.
(Foto: Cortesía Sra. Rosalía N. de Flórez y F.A.F.O.)

La decadencia de tan accidentado emporio, tuvo causas de diversa índole. Veremos algunas:

-Desde la época del Virreinato de Santa Fe de Bogotá, se empezó a gestar un permanente interés creado de los comerciantes ribereños del río Magdalena, lo mismo que de

algunas ciudades de la Costa Atlántica, hacia quienes gozaban de los beneficios ofrecidos por la ruta Meta-Orinoco. Se acusaba ante el Gobierno, que el mercadeo por allí realizado era ilícito y lesivo para la economía del país.

Se hacían estos cargos a sabiendas de que las Leyes que cubrían a las Colonias Españolas, por el mismo hecho de ser tan drásticas provocaban el fomento de un contrabando generalizado que las violaba permanentemente.

Sin embargo y ante la presión tanto de políticos como de comerciantes de Cartagena, los gobiernos sancionaron repetidamente disposiciones que restringían el comercio por aguas del Meta (con excepción para harinas y algunos pocos productos elaborados en esta región, los cuales debían ser negociados sólo por dinero). Se obligaba así a utilizar el río Magdalena como única vía fluvial para realizar transacciones.

Estas medidas de inmediato originaron la construcción de caminos y posteriormente, en la primera administración de Rafael Núñez, se construyó el ferrocarril de Girardot que comunicó a Bogotá con el río Magdalena; igualmente se mejoró la navegación del canal del Dique de Cartagena. Estos viaductos aceleraron el desarrollo socioeconómico en toda su área de influencia.

Mientras tanto, la orinoquia adoleció de tales obras. Que se recuerde, el único vocero que la región tuvo ante el poder central fue don Emiliano Restrepo quien elaboró y presentó un proyecto presupuestal para la construcción de un camino adecuado que uniera a Bogotá con el río Meta; esta acción ocurrió hacia 1875. Fueron demasiado lentas las tareas y varios los años para realizarlas, motivos suficientes para que se desmoronara en mayor proporción el impulso alcanzado. Solamente en 1936 quedó terminada la vía para transporte motriz, que unió a Bogotá con Villavicencio.

-Pasada la guerra de la Independencia, surgen algunas trabas aduaneras y la restricción del paso por el Orinoco, para embarcaciones y mercancías que salieran y/o entraran a nuestra Patria, puestas en marcha por Venezuela una vez se separó de la Gran Colombia.

-Viene luego a finales del siglo pasado y principios del presente, la guerra de los Mil Días que generó un caos social y económico en toda la república, lo que causó la determinación del gobierno venezolano de suspender el libre comercio de Colombia por el Orinoco, acto político que frenó bruscamente el poco intercambio económico del llano colombiano.

Finalizada la guerra civil es declarado nuevamente abierto el tránsito fluvial hasta Orocué, el cual estaba sujeto a reglamentación especial y con transbordo en Ciudad Bolívar. En este mismo año de 1904 se constituye en Caracas la Compañía de Vapores, que tenía el propósito de construir un camino entre Bogotá y Pto. Barrigón. La débil fuerza del comercio hizo que en 1908 dicha empresa se disolviera.

No obstante las situaciones anteriores, el movimiento económico se siguió desarrollando regularmente por estos ríos hasta entrados los años treinta.

-Se pueden considerar también como causas directas de la decadencia: el naufragio de varios importantes vapores, que diez-

mó a las flotas existentes, la sedimentación de materiales y la deforestación de las cuencas hidrográficas que han ido disminuyendo la profundidad y las corrientes de las aguas, imposibilitando la navegación de barcos de gran calado.

Del tiempo de la decadencia hacia acá, la ruta ha estado sub-utilizada ya que solamente algunas empresas particulares la están explotando, transportando principalmente ganado y víveres. En el año de 1986 y debido a los desastres causados por el invierno en la red de carreteras, se incrementó ligeramente la utilización del río Meta, desde Puerto López.

Villavicencio, septiembre de 1988

BIBLIOGRAFIA

EL ORINOCO RIO DE LIBERTAD - GOMEZ PICON, Rafael, Banco de la República, Bogotá, 1978.

UNA EXCURSION AL TERRITORIO DE SAN MARTIN-RESTREPO E. Emiliano, Editorial A.B.C. Bogotá 1957.

LO QUE NOS CONTO EL ABUELITO Imprenta San José, Villavicencio, 1942.

GACETA DE COLOMBIA - 4 tomos - Banco de la República, Bogotá, 1963.

EL DORADO - ROTHLISBERGER, Ernest, Banco de la República, Bogotá, 1963.

EL LIQUILIQUE - RUIZ CH. Jairo, Revista Trocha No. 105, Villavicencio. - 1984.

EL ESPECTADOR - Bogotá, julio 20/1986.

COLOMBIA 1822 - Archivo de Economía Nacional, 2 tomos, Banco de la República Bogotá, 1974.

NUEVA GEOGRAFIA DE COLOMBIA - VERGARA Y VELASCO 1901 - 3 tomos, Banco de la República, Bogotá, 1974.

LLANOS DE COLOMBIA - Litografía Arco, Bogotá 1986.

DE BOGOTA AL ATLANTICO - PEREZ T. Santiago, Editorial Atenea, Bogotá, 1945.

ARREGLO DE LIMITES ENTRE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y LA REPUBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA Ministerio de Relaciones Exteriores, Bogotá 1979.

BOLETIN DE LA SOCIEDAD GEOGRAFICA DE COLOMBIA Año I No. 3 Bogotá, 1934.

IDEM Vol. XXVI No. 100 Bogotá, 1968.

LOS JESUITAS EN CASANARE - JEREZ Hipólito, Prensas Ministerio de Educación, Bogotá 1952.

BREVE HISTORIA DE LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO - GUTIERREZ P. Luis, Cámara de Comercio Villavicencio, 1988.

COMPENDIO DE HISTORIA DE COLOMBIA HENAO Y ARRUBLA - Librería Camacho Roldán, Bogotá, 1947.

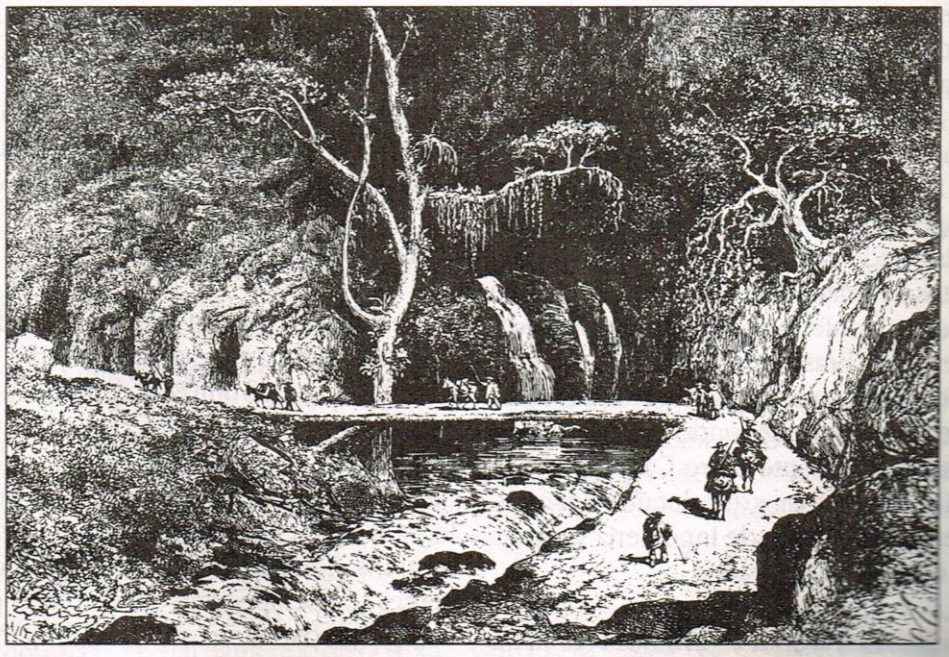
Tomado de revista Unillanos Presente y Futuro
No. 3 - 1990

Tras el origen de una vía

Cuando parece cercana una solución a la problemática de la carretera que comunica a la capital del país con Villavicencio, nos remontaremos un poco en el tiempo para conocer en síntesis aspectos referentes al posible origen de este camino.

Epoca Precolombina:

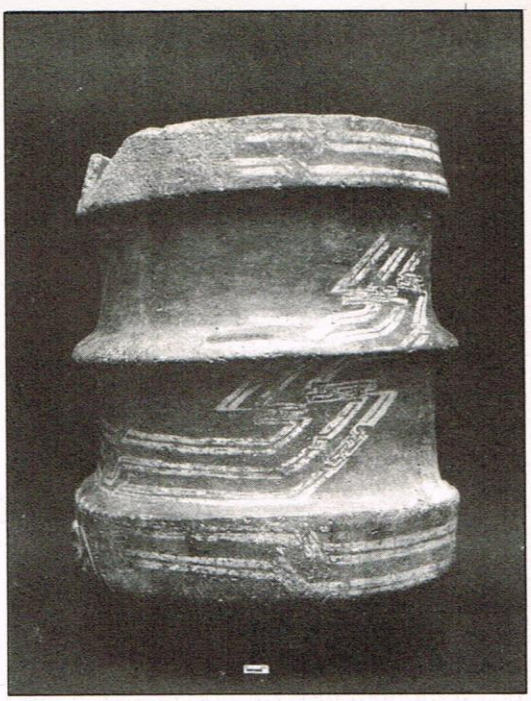
Las culturas aborígenes precolombinas, tanto de la cordillera como de los llanos, ante la necesidad de intercambiar sus productos aprendieron a desarrollar sistemas comerciales que les llevó a abrir caminos por estos



Cascada de Chirajara - Dib. de Riou - 1884

territorios de frontera.

Lo anterior se sustenta en el hallazgo de una vasija cerámica asociada a la familia Guayupe, propia del hoy piedemonte metense, sucedido en 1944 en cercanías al municipio cundinamarqués de Guayabetal, zona correspondiente al dominio Muisca.



Vasija precolombina recuperada en 1944 por Gregorio Hernández de Alba, en proximidades de Guayabetal - Cundinamarca. (Foto: Carlos López - ICAN)

Epoca de la Colonia:

Con la adquisición en 1740 de la Hacienda de Apiay por parte de la Comunidad Jesuita y dado lo estratégico de su ubicación, respecto a las demás propiedades que los misioneros tenían en los Llanos para el envío de lotes de ganado a Santafé de Bogotá, el ya incipiente camino cobró cierta importancia. El recorrido desde Apiay hasta la Capital del Virreinato se cubría en cinco o más penosos días de ascenso.

De igual manera, esta ruta permitió paulatinamente el ingreso al actual piedemonte metense de colonos provenientes de pueblos del oriente cundinamarqués (Cáqueza, Fosca, Quetame, etc.)

Viene luego el gobierno del Virrey José Solís Folch de Cardona, bajo cuyo mandato y a sugerencia del mariscal Eugenio Alvarado, comisionado por el Rey Fernando VI para asuntos de límites entre España y Portugal en territorios fronterizos de la Nueva Granada, Venezuela y Brasil, aprobó en 1759 la ejecución de obras para la construcción del camino de herradura, siguiendo en buena parte el trazado existente entre Cáqueza y San Martín. Estos trabajos que duraron dos años, tuvieron en la parte de ingeniería la dirección del mismo Alvarado.

Culminada la obra y con miras a cubrir los costos de mantenimiento del camino, el Virrey Solís ordenó el pago de un real por cada cabeza de ganado movilizada por allí.

Epoca de la República:

La difícil vía continuó en estas condiciones y sin ninguna clase de atención por parte del Estado, siendo utilizada constantemente para el arreo de ganado vacuno, con que se surtía el mercado capitalino, así como el flujo de recuas de mulas, sistema con el que se lograba comerciar productos en los dos sentidos. También se presentó la llegada de gentes con perspectivas de establecer grandes propiedades en sectores aledaños a



Hasta entrados los años 30 por el camino de herradura se transitaba a pie o a lomo de mula como se observa en esta gráfica.
(Foto: Cortesía Hermanas de la Sabiduría de Villavicencio y F.A.F.O.)

Villavicencio, motivadas por las buenas posibilidades que estas tierras ofrecían.

De tal forma, se vinculan a la región personalidades de la vida nacional, entre las cuales merecen destacarse por su gestión en el mejoramiento de la vía las siguientes:

General Santos Gutiérrez: (Presidente de Colombia 1868 - 1870) dueño de la Hacienda La Esperanza, quien en su administración aprobó la rectificación del camino en el trayecto Quetame - Villavicencio.

Estas ejecuciones fueron suspendidas en 1869 a la altura de Monterredondo, debido al insuficiente presupuesto asignado.

Doctor Emiliano Restrepo E.: político antioqueño propietario de las Haciendas El Cairo y La Vanguardia: gran visionario del potencial que esta zona le representaba a la economía del país, quien en la página 66 de su obra "Una Excursión al Territorio de San Martín" (elaborada entre 1865 y 1869), plantea un proyecto denominado "Camino Nacional del Meta", el cual partiendo de Bogotá tendría su punto final en proximidades del río Meta (Bocas del Humea y el río Negro), debido al gran auge del comercio internacional que en aquellos días ocurría por aguas orinoquenses.

La descripción del proyecto citado puede observarse en el cuadro que aparece al final del presente escrito.

El siglo XX entró sin que se hubiera dado algún tipo de solución a las incomodidades que ofrecía el referido camino.

Para esta época se gastaban de dos y media a tres jornadas o días de viaje.

Y por fin la carretera:

Debieron transcurrir casi tres décadas, para que los habitantes de la región pudieran ver cumplidas sus esperanzas de tener una aceptable vía de comunicación con el centro del país.

Este suceso ocurrió en 1936 cuando el carreteable llegó a Villavicencio; una volqueta

que había partido de la capital de la República fue el primer automotor en ingresar al poblado, tras ella vino el progreso que obras de esta índole generan en las zonas de influencia.

Queda como recuerdo de aquel histórico camino, su trazado en la falda de la cordillera a un nivel más alto y paralelo a la actual carretera.

Hoy como ayer, está latente la esperanza de ver realizadas las obras planteadas a la vía Santafé de Bogotá - Villavicencio.

CAMINO NACIONAL DEL META		
TRAMO	**LEGUAS (*)**	**VALOR**
1. Camino de montaña: de Bogotá a la boca de quebrada Susumuco.	15	$ 31.500
2. Camino plano: en la zona de los bosques, desde la boca de la quebrada Susumuco hasta la cabecera de la sabana de Apiay.	5	$ 12.000
3. Camino plano: **a)** En la zona de los pastos, desde la cabecera de la sabana de Apiay hasta la confluencia del río Negro y el Guatiquía. **b)** De la confluencia de estos ríos hasta la desembocadura en el río Meta.	16 2	$ 8.000 $ 2.000
TOTALES	**38**	**$ 53.500**
(*) (Una legua equivale a 5.572 mts.)		

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- Compendio de Historia de Colombia: HENAO y ARRUBLA, editorial Cromos, Bogotá, 1947.

- Monografía de Villavicencio : GODOY L.H. Talleres Gráficos Labor, Bogotá 1963.

- Proyectos y Años Viejos: PABON M. Oscar A. en Revista Trocha No. 121, Villavicencio 1985.

- Una Excursión al Territorio de San Martín: RESTREPO E. Emiliano, Editorial A B C Bogotá 1957.

- Villavicencio, Dos Siglos de Historia Comunera: ESPINEL R. Nancy, Cámara de Comercio de Villavicencio, V/cio. 1989.

Tomado de la revista Cámara de Comercio de Villavicencio No. 21, junio de 1994.

La empresa en la historia regional

Con el fin de dar a conocer asuntos importantes acerca del establecimiento y manejo de algunas grandes empresas que dieron origen al sistema de economía extractiva en el actual Departamento del Meta, que para el presente escrito se denominará Territorio de San Martín (histórico nombre que ostentó hasta los primeros años de mil novecientos), seguidamente y en orden cronológico de constitución se analizarán dos representativas creadas en los siglos XVII y XIX, respectivamente.

HACIENDA DE APIAY

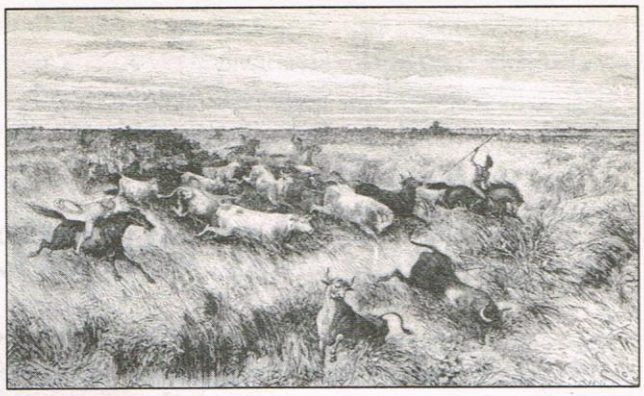
Sus antecedentes se remontan a las últimas décadas de 1600 [1] cuando la Compañía de Jesús estableció esta finca, cuyos límites, abarcaban una vasta extensión de piedemonte y sabana.

Dado el espíritu empresarial de los jesuitas (el cual les valió innumerables problemas en el país, tanto en la época colonial como en la republicana), esta propiedad con terreno llano abundante en pastos naturales, estuvo destinada principalmente a la actividad ganadera, que se acoplaba perfectamente al comercio exclusivo de carne en pié que del Llano salía con destino al mercado de Santa Fé, del cual ellos tenían todo el control.

El ganado para Apiay fue traído principalmente de la Hacienda Caribabare, ubicada en Casanare, la más adelantada posesión y eje desde donde se ejercía la administración general de todas las fincas que la Misión Jesuíta tuvo en los Llanos.

Algunos detalles del movimiento pecuario y manejo de subproductos desarrollado en estos predios, los narró el Mariscal Eugenio Alvarado (miembro de la Comisión de Límites de España con el Brasil), en una carta que dirigió desde Apiay el 15 de julio de 1762 al Virrey Solís -gobernante impulsor de la apertura del camino que nos unió con Bogotá-, la cual en uno de sus apartes reza:

"...la Hacienda Jesuítica de Apiay: ¡ramo de granjería, a su juicio, a la procuraduría de la Provincia, y consistente en multitud de ganado vacuno con sus aprovechamientos en cueros al pelo, mantecas y cebos...! y



Una corrida de ganado en los Llanos (Grabado de Riou 1884 - Tomado de América Pintoresca)

también en pesca y miel que añaden otras crónicas...!" (sic)[2].

En lo concerniente a la organización del trabajo productivo en la hacienda, los misioneros se valieron del bajo costo ofrecido por la mano de obra indígena (a quienes pagaban con la alimentación y el escaso vestuario); los nativos eran instruídos para desempeñar labores agropecuarios en la granja.

Respecto al pago de tributos, se les acusó frecuentemente ante la Corona por evadir impuestos proporcionales a la alta productividad de la Hacienda [3]. Ya para el tiempo cercano a 1767 (año de la primera expulsión), se acogían en parte a las medidas oficiales tendientes a regular el monopolio de los Encomenderos, mediante la modalidad del Concierto. Acerca de este tema dice el historiador Germán Colmenares en su ensayo "Los Jesuítas: modelo de empresarios Coloniales". **"...el sistema había evolucionado hacia la retención de la mano de obra, mediante formas precarias de tenencia contando Apiay con 19 arrendatarios..."** [4]. Pasados tres años desde cuando se inició la persecución contra los hijos de San Ignacio de Loyola, se levantó un inventario ganadero en la Hacienda en referencia, el cual arrojó los siguientes datos [5]:

Vacunos	1.693
Mulas	22
Caballos	360
Asnos	2

Con esta expulsión se viene a pique el movimiento empresarial logrado en Apiay, ya que el reino español dejó el manejo de las propiedades jesuítas en manos de una Junta de Temporalidades, ente que sometió a remate esta finca, la cual quedó finalmente (después de una serie de transacciones comerciales) en poder de Antonio Romero, quien en 1797 la escrituró a los hermanos Vicente y Jacinta Rey, originándose así la Comunidad de Apiay, en torno a la cual se formó una maraña de litigios que reclamaban la propiedad de estos terrenos [6].

Los sucesos y el desenlace de este que llegó a ser un largo y famoso proceso jurídico, se encuentran consignados en el libro de Nancy Espinel R. "Villavicencio, Dos Siglos de Historia Comunera 1740 - 1940", obra publicada con el patrocinio de la Cámara de Comercio en 1989.

COMPAÑIA COLOMBIA

A partir de 1850 el gobierno nacional en un intento por promover la colonización y el

poblamiento del extenso territorio de San Martín, entregó tierras baldías con destino al establecimiento de viviendas y cultivos.

De esta manera Bernardo Herrera recibe en concesión entre 1869 y 1873 un total de 58.586 hectáreas [7] en el sector sur, limitadas por el valle del río Ariari y en dirección a los límites con el Tolima Grande, las cuales fueron posteriormente ampliadas mediante la compra de tierras a otros adjudicatarios, o sencillamente practicando invasiones, con lo cual cohibían el establecimiento de colonos voluntarios en contra de las intenciones oficiales, hecho que les motivó serios conflictos locales. Herrera, socio de Francisco Antonio Uribe en la Compañía Colombia que operaba en territorio tolimense, ensanchó así sus dominios latifundistas convirtiendo de paso a la empresa en una de las más grandes del país, la cual estaba dedicada principalmente a la extracción de quinas, producto natural (en las variedades Tuna y Amarilla) abundante en la región de cordillera extendida entre los ríos Guayabero y Upía.

Por aquellos años la demanda de esta corteza vegetal era intensa en los mercados internacionales, teniendo la Compañía buena parte de este monopolio mediante el control de los bosques quineros y de los caminos de acceso a éstos.

Para efectos de la administración de tales propiedades, la empresa fundó hacia 1865 el pueblo de Uribe [8] y con miras a dirigir al comercio a la zona central del país, contrató con el ingeniero y socio Lucio Restrepo en 1869 la realización del camino entre los pueblos de San Juan de Arama y Colombia (este último pueblo debe su fundación a la Compañía). El ingeniero Restrepo fue autor también del trazado de las calles de Uribe [9].

Como el tránsito comercial agropecuario se hizo intenso por este viaducto, los señores Herrera y Uribe acordaron usufructuar, para su beneficio, el paso de usuarios mediante el cobro de peaje no obstante haber recibido las primeras 40.000 hectáreas del globo total adjudicado, como contraprestación estatal por ejecutar la apertura de esta trocha.

Paralela a la extracción quinera y en aprovechamiento de los diferentes climas, suelos y topografías de estos territorios, la sociedad diversificó el cultivo de productos como: café, cacao, caña de azúcar, caucho (desde 1880), plátano, yuca, tabaco y algodón entre otros.

Así mismo, dio mucha importancia a la actividad ganadera en los Llanos de San Juan, para lo cual alternaron los pastos nativos con la implantación de variedades artificiales.

Este sector económico llegó a ser altamente rentable en la Compañía Colombia; para la década de 1870 se calculó que en sus diferentes hatos podrían haber entre 8 y 9 mil reses [10]. En relación al mejoramiento de la producción pecuaria y sobre el cruce de sangres bobinas, dice Peregrino Ossa en su "Geografía de la Intendencia del Meta" refiriéndose a esta empresa: **"...asegurándose por algunos que importó razas holandesas..."**.

Igualmente se sabe del establecimiento de rebaños de yeguas en aquellas sabanas, así como de la idea futurista de importar camellos con destino a estos parajes [11]. Entre las circunstancias que originaron el derrumbe de la Compañía Colombia en el

territorio de San Martín, tenemos:

- El agotamiento de la producción quinera y cauchera, debido a la tala desmedida de los bosques.
- La caída, en 1883, del mercado quinero internacional ante el surgimiento de variedades de superior calidad en el continente asiático.
- La Guerra de los Mil Dias, iniciada en 1899, la cual asestó un duro golpe al renglón ganadero, el más fuerte de entonces.

Se sumó a lo anterior, las repentinas y consecutivas muertes de Herrera y Uribe, cuyos sucesores vendieron la sociedad a la firma inglesa H & U. Rubber and Coffe State Ltda. (12) la cual fracasó al intentar reactivar la economía agropecuaria.

Para concluír, tenemos que en los años 30 del presente siglo, inicios de la firme colonización del Ariari, se practicó de manera artesanal y para el consumo local la extracción de una variedad de caucho llamado "rosado", abundante en el sector montañoso comprendido entre los pueblos de San Martín y San Juan de Arama, cuya resina se negociaba en San Martín, la cual se utilizaba para impermeabilizar telas con las que se confeccionaban encauchados (13).

CITAS

(1) RAUSCH M. Jane: A Tropical Plains the Llanos of Colombia 1531 - 1831; University of Mexico Press Albuquerque U.S.A. 1984, pág. 65.

(2) JEREZ Hipólito S.J.: Los Jesuítas en Casanare - Prensas del Ministerio de Educación Nacional - Bogotá 1952, pág. 258.

(3) Ibid: Pág. 258/59.

(4) BANCO DE LA REPUBLICA: Boletín Cultural y Bibliográfico Vol. XXI No. 2 - Bogotá 1984, pág. 48.

(5) COLMENARES Germán: Las Haciendas de los Jesuítas en el Nuevo Reino de Granada - Universidad Nacional de Colombia - Bogotá, 1969 - pág. 109.

(6) ESPINEL R. Nancy: Villavicencio, Dos Siglos de Historia Comunera 1740 - 1940, Editorial Juan XXIII Villavicencio, 1989, págs. 60-61-67.

(7) GOMEZ y DOMINGUEZ C.: Economía Extractiva y Compañías Privilegiadas en los Llanos 1850 - 1930. Ponencia en: Los Llanos una Historia sin Fronteras - Academia de Historia del Meta - Bogotá, 1989 - pág. 206.

(8) ICFES - ASOCIACION COLOMBIANA DE SOCIOLOGIA: Memorias del IV Congreso Nacional de Sociología - La Sociedad Colombiana y la investigación sociológica - Universidad del Valle 1982 - Cali, pág. 91.

(9) OSSA Peregrino: Geografía de la Intendencia Nacional del Meta - Citado en: Villavicencio Síntesis de una Historia regional en Ciernes, el Siglo XIX Me-tense - Omar Baquero R. - Revista Oriente, Documento - agosto 1987, pág. 19.

(10) RESTREPO E. Emiliano: Una Excursión al Territorio de San Martín - Biblioteca de la Presidencia de Colombia - Edit. A.B.C. Bogotá 1957 - pág. 186.

(11) Ibid: Pág. 208.

(12) CALAZANS V.J. fr MOLANO A: Dos Viajes por la Orinoquia Colombiana 1889 - 1988 - Ediciones Fondo Cultural Cafetero 1988, Bogotá, pág. 191.

(13) PABON M. Oscar A.: Recopilación de Relatos Históricos en Municipios del Departamento del Meta: tradición oral y citas bibliográficas -inédito- Banco de la República, Villavicencio 1988, pág. 10.

Tomado de revista Cámara de Comercio de V/cio., No. 9, junio de 1991.

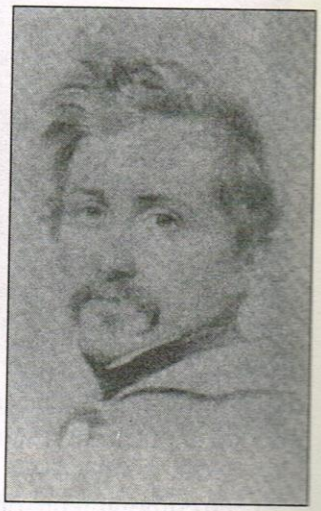
Agustín Codazzi: Su familia y sus vínculos con el territorio metense

Se conmemora en el corriente año el bicentenario del nacimiento del insigne militar e ingeniero geógrafo italiano Agustín Codazzi (Domenico, Battista, Agostino), oriundo de Lugo, quien a su arribo en 1819 a Venezuela, se unió a las fuerzas patriotas que luchaban contra España, habiendo llegado a ser tan importante su desempeño en la causa libertaria, que por ello fue exaltado en el grado de "Jefe del Estado Mayor".

A través de esta participación militar revolucionaria, se hizo muy amigo de José Antonio Páez, "El León de Apure", promotor de toda su obra científica. En tales actividades también logró conocer a los Generales Santander y Bolívar.

Su labor cartográfica la inició en 1827, cuando realizó el levantamiento de los mapas con fines a defender la ciudad de Maracaibo. Tres años después, el Congreso de la hermana nación le encomendó la tarea del "levantamiento de planos, formación de itinerarios y cuadros estadísticos del Estado en una empresa de la primera importancia para Venezuela".

Durante su permanencia en ese país, contrajo matrimonio en Caracas con Araceli Fernández de la Hoz, unión de la cual nacieron ocho hijos.



Agustín Codazzi

Igualmente, allí fue gestor de la idea colonizadora que lo llevó a fundar, con el visto bueno del gobierno, el pueblo de la colonia agrícola Tobar, empresa para la que trajo gente de Francia.

Su presencia en Colombia:

Invitado en forma reiterativa por el presidente Tomás Cipriano de Mosquera (quien conocía ampliamente su trabajo) y debido a la persecución que le impuso el mandatario venezolano General Monagas llegó con su

familia en el mes de enero de 1849 a Bogotá, en donde le fue encargada la medición del país.

Así, recién establecido en nuestra Patria inició el "levantamiento de relieves", tomando como punto de partida a la ciudad capital.

A diez años de su llegada, Agustín Codazzi (quien con su trabajo dio a conocer geográfica, cartográfica e históricamente a Venezuela y a Colombia) falto de apoyo por parte del presidente Mallarino y viviendo sus escasos 67 años, partió rumbo a la Sierra de Santa Marta, lugar al que no alcanzó a llegar porque a causa de una fiebre maligna le sobrevino la muerte el 20 de enero de 1859 en el pueblo de Espíritu Santo, jurisdicción del Estado del Magdalena en la Nueva Granada.

Vinculación de los Codazzi al territorio metense:

La vinculación de los Codazzi al territorio de San Martín (actualmente departamento del Meta), tuvo dos motivos los cuales se pueden explicar de la siguiente manera:

1. En cumplimiento de una de las etapas correspondientes a la misión enconmendada desde su llegada al país, en 1856 Agustín Codazzi se desplazó durante dos meses por la provincia que está al oriente de Bogotá, alturas de las cuales bajan a las llanuras múltiples corrientes de aguas buscando el Orinoco, importante río conocido ya por el investigador durante los desplazamientos efectuados por territorio venezolano.

Como conclusión a esta (al parecer su única) visita al llano colombiano, presentó Codazzi al gobierno central - el 21 de abril del mismo año - una propuesta en la cual consignó su criterio acerca de los beneficios económicos que para el transporte ofrecía el río Meta y vislumbraba igualmente la posibilidad de abrir caminos, que luego servirían para trazar carreteras troncales que llegaran hasta el Meta.

2. Una vez establecida la familia Codazzi Fernández de la Hoz en Bogotá, se emparentó con los Convers Sáchez cuando Constanza, Araceli y Lorenzo se casaron con los también hermanos Eugenio, Sergio y Hercilia, respectivamente.

Enviudada ya la señora Araceli Fernández de la Hoz de Codazzi, suegra de los Convers y conocedora (por noticias de su esposo) de las grandes posibilidades existentes en nuestra región, animó a su yerno Sergio para que viajara a fundarse cerca al caserío de Villavicencio, recorrido que desde Bogotá normalmente duraba cuatro días.

Esta idea fue escuchada, por lo cual en 1864 se estableció la Hacienda El Buque obra de la sociedad formaba por José María Defrancisco y Sergio Convers Sánchez. A esta empresa pronto se unió el matrimonio integrado por Eugenio y Constanza.

La viuda de Codazzi, que había acompañado al geógrafo en la fundación del pueblo de Tovar en Venezuela, también tuvo que ver con el trabajo experimental (no conocido aún en Cundinamarca) consistente en la plantación de 70.000 matas de cafeto en estos terrenos, siembra ocurrida en 1865.

Pronto la Hacienda El Buque se convirtió en una de las más importantes de la región, gracias a la variedad de cultivos introducidos que allí se cosechaban y a los avances

tecnológicos implantados (rueda hidráulica, descerezadora de café, la ventolina, tanques para el lavado del grano, canales de conducción de agua, etc.).

Hacia 1871 don Sergio efectuó un viaje por los ríos Meta y Orinoco hasta Ciudad Bolívar en Venezuela, lugar a donde llevó un cargamento de café cosechado en El Buque.

Convers intentó - sin éxito - tener permiso oficial para usufructuar la navegación internacional por estos naturales caminos del agua.

A la par de los anteriores sucesos, el médico Luis Convers Codazzi (hijo de Sergio y Aranceli) aprovechando los cultivos silvestres de quina de la región, realizó algunas investigaciones tendientes a determinar la calidad de esta especie nativa.



Evidencia del desvío de aguas destinadas a mover los equipos hidráulicos de la Hacienda El Buque, obra que ha resistido el paso de los años. (Foto: Jairo Ruiz Ch.)

Pero el espíritu comercial y emprendedor de esta familia no se detenía. Quizá pensando en las grandes posibilidades que la ruta fluvial ofrecía, llegaron a obtener la adjudicación de vastos terrenos baldíos estratégicamente ubicados en las cercanías de los ríos Humea y Meta.

De este modo, en 1896 a Sergio Convers S. y a Lorenzo Codazzi F. les son tituladas 4.400 y 4.692 hectáreas, respectivamente, del territorio de sabana denominado Yacuana, en las cuales implantaron ganado, pastos artificiales, plátano, yuca, café y cacao.

Con el tiempo Convers Sánchez adquirió las partes correspondientes a su cuñado Lorenzo y a otro adjudicatario de apellido Manrique, quedando Yacuana globalmente conformada por 10.688 hectáreas, distribuidas en las siguientes fundaciones: La Vega, El Hato, San Pablo, El Viso, Banderas y la Angostura.

La guerra de los Mil Días, iniciada en octubre de 1899, echó a pique la organiza-

ción empresarial impuesta por los Convers Codazzi en sus haciendas.

De tal suerte que años después y a raíz de la muerte de sus fundadores, estas propiedades fueron heredadas, detectándose a Sergio Convers Codazzi (hijo de Sergio Convers S.) y a Pilar Fernández viuda de Convers (cónyuge del médico Luis Convers C.) como últimos propietarios de El Buque y Yacuana, en su orden.

Más tarde las tierras de El Buque pasaron sucesivamente a otros dueños. Su terreno a la fecha se encuentra convertido en importante sector residencial de Villavicencio.

En lo referente a Yacuana, buena parte de su extensión fue vendida en 1937 por doña Pilar a la Intendencia Nacional del Meta para fines de colonización y luego transferidas a lo que actualmente comprende el municipio de Puerto López.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

1. ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META: Puerto López 50 años - recopilación documental de varios archivos, Imprenta Departamental, Villavicencio 1987.

2. EL ESPECTADOR: CODAZZI, aventurero con relieve, domingo 18 de abril, Santafé de Bogotá 1993.

3. ESPINEL RIVEROS NANCY: Villavicencio dos Siglos de Historia Comunera: 1740-1940, Cámara de Comercio de Villavicencio, 1989.

4. GODOY L.H.: Monografía de Villavicencio - Talleres Gráficos Labor, Bogotá, 1963.

5. LONGHENA MARIO: Memorias de Agustín Codazzi - Traducción Soriano y Lee - Banco de la República, Bogotá 1973.

6. PABON MONROY OSCAR A.: Apogeo y Decadencia de una Ruta: en revista Presente y Futuro - Unillanos - Nº 3, Villavicencio, 1990.

Tomado de la Revista Cámara de Comercio de Villavicencio. No. 17, agosto 1993

MUNICIPIO DE FUENTEDEORO
CASA DE LA CULTURA
"San Antonio del Ariari"
El Presente Libro es Propiedad
de la Biblioteca Pública Municipal

Hacienda "El Buque"

Se ha hablado en varias ocasiones acerca de la importancia agrícola y organizativa que llegó a alcanzar la Hacienda El Buque, fundada por el señor Sergio Convers Fernández, hacia 1864, en cercanías al Villavicencio de entonces.

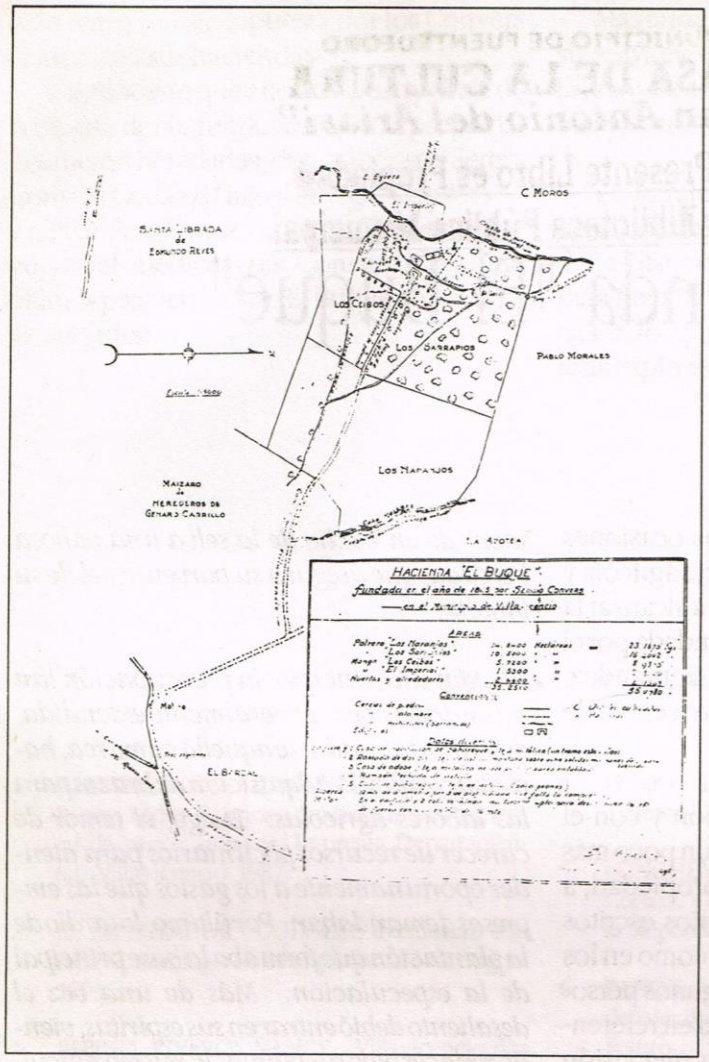
No obstante esta información y con el propósito histórico de ahondar un poco más en el conocimiento de dicha propiedad, a continuación se citan testimonios escritos dados, tanto en el siglo pasado como en los comienzos del presente, por algunos personajes que visitaron la propiedad en referencia y con los cuales se alcanza una visión cercana a la manera como operó este modelo empresarial.

El doctor Emiliano Restrepo E. hacia 1869 comentó: *"El señor Sergio Convers, hombre de claro talento, de sólida instrucción, de carácter firme e incontrastable y de ejemplar laboriosidad, ha sido el creador de la hacienda El Buque. Hace más de cinco años se situó allí con su familia y desde entonces, desafiando todas las dificultades, y venciéndolas todas, ha trabajado sin descanso hasta sacar de en medio de la selva una valiosa heredad, que asegura su porvenir y el de su familia.*

...En un principio, la preocupación tan infundada como generalmente extendida, de la insalubridad de aquella comarca, hacía muy difícil la adquisición de brazos para las labores agrícolas. Luego, el temor de carecer de recursos pecuniarios para atender oportunamente a los gastos que las empresas demandaban. Por último, lo tardío de la plantación que formaba la base principal de la especulación. Más de una vez el desaliento debió entrar en sus espíritus, viendo renacer bajo sus plantas la misma dificultad que acaban de vencer"[1].

Ya para el año 1875, el francés Eduar André dejó el siguiente testimonio: *"Al sur de Villavicencio se encuentra la explotación de los señores Convers y De Francisco, llamada "Hacienda El Buque".*

Contiene esta hacienda un vasto cafetal en el apogeo de la producción, y no obstante, apenas si hace diez años que fue plantado el primer pie. Pintar el cúmulo de dificultades



Mapa elaborado sobre un plano de la Hacienda El Buque del año 1895. (Cortesía Isabel Convers G.)

que el señor Convers, en un principio enteramente sólo y unido luego a un socio, hubo de allanar, calenturas, falta de brazos y hasta de fondos en espera del período de la producción, carencia de caminos, malquerencias de los indígenas, establecimiento de maquinaria, etc., etcétera, valdría tanto como escribir una odisea agrícola, que únicamente sus héroes están en situación de contar con todos sus detalles. Ello es, no obstante, que tantos y tan reiterados esfuerzos, a la postre se han visto coronados por el mayor éxito. Excelente por demás es hoy el estado de producción de la hacienda en cuestión, en la cual se cuentan ochenta mil árboles de café en pleno período de rendimiento. Durante nuestra estancia en los Llanos, es decir, en enero, aparecían como si estuvieran nevados, tal era su florecencia"(2).

Otro viajero extranjero, el alemán Ernest Rothlisberger, en 1883 apuntó específicamente sobre los extensos cafetales: *"El número de plantas de cafeto asciende a unas ochenta mil. Generalmente, por el centro del cafetal atraviesa una avenida flanqueada de árboles frutales. Paralelas a ésta van las filas de los cafetos, los cuales se hallan distribuidos en intervalos regulares de dos metros y medio; las plantas más pequeñas están a la sombra de palmas bananeras. Se cuentan con máquinas para el descerezado y con una maquinaria desecadora muy práctica. Así pues, tiene hoy justa recompensa la diligencia y el cuidado del propietario, que durante años hubo de luchar aquí contra los rigores del clima y poner en peligro su salud en aquel terreno esquilmado. El señor Convers manda actualmente café a Bogotá y lo exporta a Europa, enviándolo por el río Meta"*(3).

Para concluir tenemos los siguientes textos que detallan aspectos como mejoramientos técnicos, servicios a empleados y el decaimiento empresarial a causa de la guerra de Los Mil Días: *"Corría el año 1865, cuando se emprendieron los primeros trabajos de siembra de café en la Hacienda de "El Buque" de la familia Convers Codazzi.*

El semillero para hacer esta plantación se sacó del "Sitio de la Compañía" restos de la hacienda que allí tuvo la compañía de Jesús en el siglo XVIII y que se hallaba localizada en las sabanas de Apiay, a unos 15 kms. del entonces Gramalote, hoy Villavicencio.

...Sembraron todos los árboles frutales propios del clima y además el tacay, el caimarón y el sarrapio. Plantas medicinales criollas y exóticas como la hipecacuana; de fibra como el fique y la sansecviera y gran variedad de flores. Una alameda de palmeras de todas las variedades que existen en el Llano, incluso el cocotero, una cubana y alguna de dátil: un árbol de canelo, algunos árboles de café de Liberia y muchas variedades de cacao; plantas de vainilla y algunas orquídeas. Lucharon y destruyeron los hormigueros. Pusieron las plantaciones de cañaduzales que originaron los trapiches y la subdivisión de la gran hacienda en filiales o dependencias, como la hacienda de cañas, que se llamó "El Trapiche"; de potreros de ceba y cría de ganados que denominaron HATOS; y la cría de ganado caballar y mular. Con la introducción del pasto "india"; que se debió al gran progresista e incansable trabajador, Dr. Emiliano Restrepo Echavarría, vino la industria de la ceba de ganado y en "El Buque" se abrieron por los años 1879 a 1882, los potreros de "Maizaro", "El Zanjón" y "El Barzal" que daba a "La Cantera" sobre el caño Gramalote. En 1885 se fundó "El Asilo" contiguo a "La Azotea" sobre el caño Maizaro con pertenencia a Don Luis Convers Fernández. En 1886 se dio principio a la formación de otros tantos potreros, como el de Mesetas, La Loma, Parrado, Los Naranjos, San José, El Cansancio, El Descanso, y otros; en vista de los buenos rendimientos obtenidos se procedió a la formación del potrero "El Tigre", bañado por las aguas de los caños Hondo, Tigre, Amoladero y Grande y por el Río Ocoa.

A ella se llevó una larga acequia sacada de Caño Grande -de más de 1 km. de longitud- y se le hizo una laguna artificial. En la primera década del presente siglo, los antiguos tablones de café llamados "San José", Los Ceibos, Los Cámbulos, El Desengaño, La Ceiba, San Pablo, San Martín y las Rondas, fueron convertidos en potreros.

...En estas dependencias de "El Buque" hubo 3 clases de mayordomos: EL AMOLADERO, LA ROSA BLANCA y LAS MESETAS que gracias a su clima suave fue convertida en sanatorio para los trabajadores que enfermaran en las otras dependencias de tan inmensa hacienda. En el TRAPICHE se sacaba la miel para el guarapo que se prodigaba en tal forma que pronto se hizo suficiente, debiendo abrirse otra filial. Se levantaron edificios y se montó un trapiche, fabricando a más de la miel, panela y azúcar.

...La ACCION EDUCADORA de El Buque se extendió tanto a los subalternos inmediatos como a los jornaleros a quienes se les inculcó hábitos de veracidad, higiene, aseo, ahorro, orden, honradez, vida íntima correcta, tanto con la palabra como en el ejemplo, y el uso de la bebida era absolutamente prohibido. Hubo escuela para los



"Cafetales en los Llanos" grabado de Riou quien lo realizó a partir de descripciones dadas por André.

niños y nocturna para los jornaleros que quisieran asistir a ella.

...Como tuvo talleres de carpintería, herrería y carretería, se levantaron allí oficiales en esos ramos; se formaron constructores de casas y Eustasio Bayón formó canteros. En los talleres de carpintería hubo sierra circular y torno. Empleó con buen éxito el sistema de tareas y era prohibido salir de noche de la hacienda; "El Buque" daba habitación, alimentación y medicamentos en forma gratuita al peón que enfermara y sus parientes, tenía hábil cirujano a su servicio y un bien provisto botiquín no solo para los jornaleros sino para todo menesteroso que allí acudía en constante romería.

...Esta hacienda fue tomando merecida fama y los cafeteros de Cundinamarca y Tolima pidieron datos por escrito sobre su organización.

..."El Buque", como hacienda de café agonizó con la revolución. En 1902 se ofreció la cosecha a partir, pero los jornaleros, desmoralizados, no aceptaron. Las quemas acabaron con esta fuente de riqueza y sólo perduraron unas veinte matas que aún dieron sus cosechas en 1920"[4].

CITAS BIBLIOGRAFICAS

1. RESTREPO E., Emiliano: Una Excursión al Territorio de San Martín - Biblioteca de la Presidencia de Colombia - Editorial A.B.C., Bogotá 1957, p. 92.
2. ANDRE, Eduar - América Pintoresca: Descripción de Viajes al Nuevo Continente por los más modernos exploradores: Carlos Wiener, Doctor Crevax, D. Charnay y otros. Carvajal S.A. Cauca Colombia, 1982, Vol. 3 p. 592.
3. ROTHLISBERGER Ernest - El Dorado - Banco de la República, Bogotá, 1963, p. 238.
4. GODOY L.H., Monografía de Villavicencio, Talleres Gráficos Labor Bogotá, 1963 p. 75 a 78.

Tomado de revista Cámara de Comercio de Villavicencio Nº 20, marzo de 1994

Cuando las bombillas alumbraron a Villavicencio

Hacia 1915 la capital de la entonces Intendencia Nacional del Meta empezó a gozar de los privilegios ofrecidos por la energía eléctrica, hecho que sin dudas convirtió a Villavicencio en el primer pueblo de la Orinoquia en obtener esta ventaja tecnológica.

Lo anterior se sustenta con la breve descripción que José Eustasio Rivera hace del caserío, en una carta enviada desde Bogotá a un amigo suyo, el 22 de febrero de 1916, luego de haber visitado por primera vez a la región: "*..... Más allá de Villavicencio, población importante de calles empedradas, de luz eléctrica y acueducto..*"①

La historia inicial

Al indagar en la bibliografía regional, se encuentra la siguiente crónica del sacerdote francés Mauricio Dieres Monplaisir escrita en 1942 y que tiene que ver con la historia del servicio de energía eléctrica en la capital metense; los apartes de este texto son los siguientes:

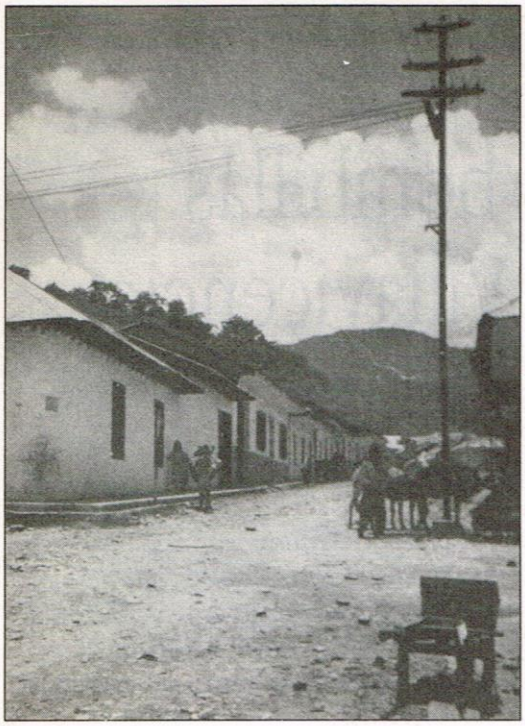
"...en épocas anteriores las espermas lucían en candelabros de plata que desalojaron las lámparas de petróleo, sucediéndoles los mecheros de gas, artefactos que ahorcaron los alambres eléctricos, vencedores en todos los frentes.

Los llaneros no anduvimos con tanteos: de la mula al automóvil, del "chongo" a la bombilla eléctrica, y aquí la tenemos.

Desde 1912 se hablaba informal y formalmente de la instalación de una planta eléctrica. Todo parecía fácil, menos atar el cascabel al gato. En 1915 el Cabildo firmó un contrato con el señor don Jorge Ricardo Vejarano; la luz estaba en el horizonte pero como para el sol que se levanta radiante, esplendoroso, promesero de alegría y bienestar, hubo nubarrones y eclipses. Veamos el cómo y el por qué.

La luz eléctrica fue causa de muchos gastos y sinsabores para el dueño de la planta y motivó innumerables reclamos de parte de los suscriptores o abonados.

Una vez tendida la red, nadie se preocupa



Los postes metálicos de las redes urbanas eran secciones de rieles ferroviaros, como se detalla en esta gráfica correspondiente a la esquina que hace frente a donde hoy se levanta el hotel Savoy.
(Foto tomada del libro "East of the Andes and West of Nowhere" de Nancy Bell Bates, U.S.A. - 1947)

para tener a la mano lo necesario en casos de emergencia. Es tan fácil mover un botón creador de luz!..... nadie se cuida de tener fósforos a la mano; además con espermas y petróleo no se ve ni siquiera para leer y de las dos manos, una por lo menos queda inhábil para hacer otro oficio que no sea trasportar el candelero de un lado a otro.

Las mismas lámparas con gasolina fastidian, se necesitan tantas cosas: fósforos, alcohol, pericia para prender la caperuza que a lo mejor se daña, y el calor que despide la llama es insoportable. Todas estas molestias son razones poderosas para justificar las quejas de cuantos consideraban perjudicados.

La luz eléctrica es para aquellos necesaria y verse privados de ella es una mortificación que produce desasosiego por la perentoria razón de que no hay quien pueda remediar lo que ampara el monopolio.

En cuanto al contratista, debemos confesar que tuvo muy buena voluntad, pero le faltó lo que debiera tener todo empresario: conocimientos, si no técnicos por lo menos rudimentarios, en la materia de su negocio.

Los primeros elementos que se trajeron no eran de primera calidad, ni adaptados para el servicio que se les exigía. En cuanto al ingeniero, no lo queremos calificar porque no somos profesores, pero ahí está el resultado.

Con una luz de 70 voltios que a veces por la falta de agua bajaba a 10 ó 15 v., queríamos a todo trance tener un servicio que para ser correcto debía llegar a 110 v. y no bajar de 100.

.... Ese estado duró largos años, hasta que por motivo de un viaje a Europa, don Jorge entregó la planta a un pariente suyo, el doctor Abelardo Cajiao ingeniero, el cual hizo reformas substanciales y mejoró el servicio sin llegar sin embargo a dárnoslo perfecto. La raíz del mal estaba en la instalación inicial, por eso, con el fin de defender al empresario y satisfacer a los abonados, el Ministerio de la Economía Nacional exigió de todos un sacrificio duro pero necesario.

La planta de Susumuco debía estar en condiciones de prestar servicio eficiente y

permanente y las líneas tendidas con las debidas seguridades; los particulares costearían una nueva instalación técnica, prescindiendo de los zarzos y llevando entre tubos de protección los alambres eléctricos. Al hacer las debidas reformas, en algunas partes se vio que los primeros obreros habían dejado tirados rollos casi intactos, conexiones medio aseguradas, etc. Allí también, a más del ojo del técnico había faltado el del amo, perjudicado y responsable a la vez.

La poca fuerza nos salvó del incendio, aún cuando haya sido suficiente para ocasionar algunas desgracias.

Hoy todo está normalizado; los motores, radios, neveras, planchas, etc. trabajan con pocas interrupciones. La luz, sin llegar a deslumbrar, alumbra y desde luego, sirve.

*La planta eléctrica tiene 25 años de edad; casi podemos tener la seguridad de que después de los escarceos de sus mocedades, sus pasos serán en adelante firmes. Sería de desear que como desagravio y cooperación, la planta diera un aspecto luminoso a las fiestas centenarias"*②

Un paréntesis

De lo antes leído se puede concluir que la privatización de los servicios públicos no es tema nuevo en el municipio, ya que el Concejo de la época entregó a un particular el manejo de la antigua energía local.

Más detalles de la historia inicial

Ampliando lo narrado por el padre Mauricio, tenemos que los equipos generadores se encontraban ubicados en el sector Susumuco (vía a Bogotá) y eran movidos por las aguas de la quebrada Corrales, de allí se enviaba el fluido eléctrico a través de cables de alta tensión hasta la planta receptora en Villavicencio, instalada dentro de los predios de la sede administrativa de la empresa de los Bejarano - situada en uno de los costados del parque Infantil (actualmente funciona un colegio en el referido edificio) - desde donde se distribuía a los diferentes suscriptores de la localidad; los postes metálicos de las redes urbanas eran secciones de rieles ferroviarios.

Debido a que en la construcción de las viviendas anteriores a aquellos momentos no se hicieron las instalaciones eléctricas,



Las casas tuvieron como decoración común en las superficies de sus paredes interiores, una variada gama de accesorios eléctricos.
(Foto tomada del libro East of the Andes and West of Nowhere" de Nancy Bell Bates, U.S.A., 1947)

obras conocidas en el léxico de los constructores como "regateos", una vez entró a disfrutarse tal comodidad las vigas y las superficies de las paredes se vieron invadidas por cables, interruptores, portalámparas, tomacorrientes, etc., siendo ésta una decoración muy común para la época.

Por casi cinco contínuas décadas, el poco óptimo servicio se prestó con los equipos instalados en Susumuco.

La historia final

Fue a finales de los años 60 cuando se hizo necesario mejorar el suministro de energía eléctrica a los villavicenses, por lo cual mediante interconexión acordada, la Electrificadora de Cundinamarca empezó a atender al municipio que ya entraba en su etapa de crecimiento urbanístico y comercial.

De esta manera y por algunos meses, el pueblo paralelamente disfrutó de "luz de la nueva" y "luz de la vieja", como tradicionalmente se denominó a los sistemas de 110 y 120 voltios, respectivamente.

Tiempo después se desmontó definitivamente la red de la planta ubicada en quebrada Corrales y forzosamente las viviendas tuvieron que conectarse al nuevo fluido.

Años más tarde se determinó construir una empresa regional mixta creándose la que hoy tenemos, es decir la Electrificadora del Meta S.A.

A manera de conclusión

De la misma forma como en su momento resultó precaria la corriente producida por la primera planta generadora (hecho que obligaba a usar aparatos elevadores de voltaje, principalmente en horas pico), la baja capacidad energética disponible es actualmente uno de los factores que neutralizan el desarrollo económico metense, no obstante el refuerzo inyectado por la termoeléctrica de Ocoa.

Citas

1. RIVERA, José Eustasio. Carta inédita en: Suplemento Pre-textos Nº 100 - Instituto Huilense de Cultura, Neiva; agosto 30 de 1987, p. 14 a.

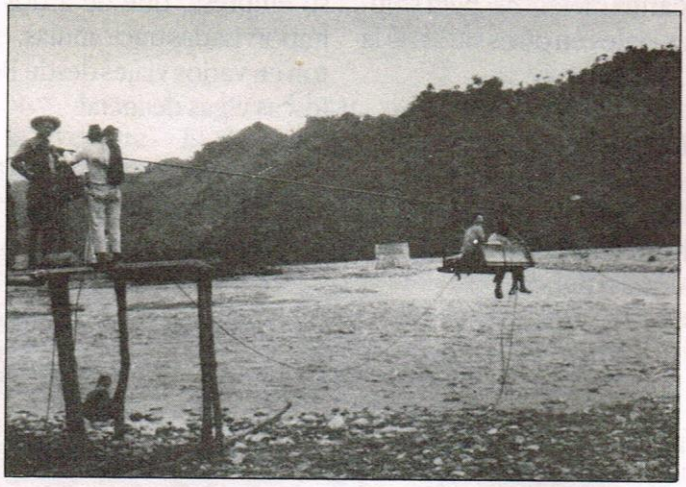
2. DIERES MONPLAISIR, Mauricio: Lo que nos contó el abuelito. Villavicencio 1842 - 1942; Villavicencio, Imprenta San José, 1942. p. 94 a 97.

Puente Guatiquía

Tradicionalmente la comunicación terrestre de Villavicencio con el sector norte del Departamento (municipios de Restrepo y Cumaral, así como el piedemonte casanareño) ha sido de una gran importancia económica recíproca para estos territorios, teniendo en pretéritos años la ruta, en épo-ca invernal, como principal paso neurálgico al río Guatiquía, que nace en el páramo de Chingaza.

Por tal razón y dado el flujo de personas y comercio (principalmente agropecuario), los usuarios inicialmente se las ingeniaron para salvar este obstáculo natural mediante la tendida de un cable con canasta, sistema que permitía el paso de pasajeros, mientras que para la movilización de semovientes y carga pesada, la única opción era esperar a que las crecientes bajaran.

Según el libro "Lo que nos contó el abuelito", publicado en 1942, conocemos de los dos primeros intentos para levantar modestos viaductos sobre el lecho de este caudal: uno en 1910 y el otro años más tarde dirigido por don Francisco Arango.



Sistema de paso en canasta sobre el Guatiquía. Al fondo se observa uno de los pilotes para el puente inaugurado en 1942. (Foto tomada del libro "East of the Andes and West of Nowhere" de Nancy Bell Bates, U.S.A. 1947)

En ambos casos, las impetuosas aguas acaba-

ron en minutos con los grandes esfuerzos utilizados en cada uno de los proyectos mencionados.

Localmente la acción gubernamental se reinició en la administración intendencial del doctor Francisco Olmos (1933-1935), quien hizo especiales gestiones para dotar de un puente al Guatiquía.

En las postrimerías de su primer período presidencial (1938), el doctor López Pumarejo ordenó la construcción de la tan esperada obra, para lo cual se mandaron a fabricar en Estados Unidos las estructuras metálicas, en total seis secciones de 60 metros cada una, que ingresaron hasta el centro de nuestro país por medios fluviales y ferroviarios.

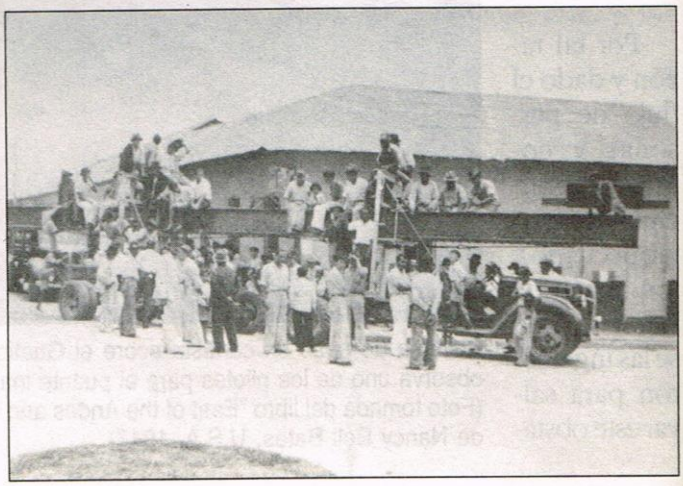
No obstante la continuidad política liberal en el poder nacional, a través del doctor Eduardo Santos, por momentos la ejecución de la obra estuvo en duda debido al interés personal de un ministro antioqueño de apellido Jaramillo, quien quiso disponer a su voluntad de las partes metálicas, para solucionar problemas viales en otros sitios de la nación.

Ante tal posibilidad, el Intendente de turno, doctor Gonzalo Combariza (quien administró el territorio metense entre 1938-1942), en audiencia concedida por el presidente Santos, presentó su protesta por las pretenciones del ministro Jaramillo, las cuales le costaron el puesto al alto funcionario estatal.

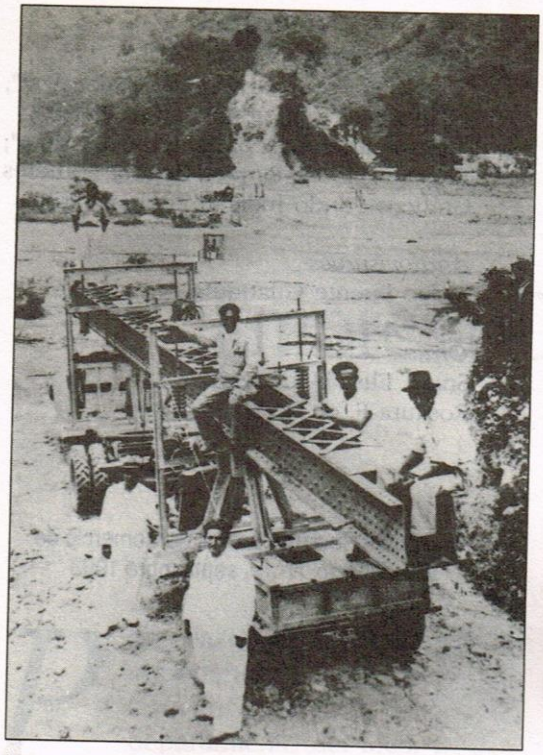
Asegurado nuevamente el destino específico de las estructuras, había que obviar la dificultad que ofrecía la recién terminada carretera entre Bogotá y Villavicencio (abierta en 1937), para movilizar las partes en referencia.

Entran a escena los hermanos Maximiliano, Graco, Ernesto, Alfonso, Julio y Hernando Solano, boyacenses ellos, quienes tuvieron mucho que ver con la fundación del pueblo de Puerto López y de la Granja de Carimagua.

Debido a la ausencia en aquellos tiempos de adecuados equipos rodantes para movilizar la carga larga, los Solano dueños de la firma Sifero y experimentados en asuntos de vías y transportes, ingeniaron un sistema original con los potentes camiones Ford de su empresa, que de a dos y a manera de imporvisadas tractomulas, en 1941 trasladaron en varios viajes desde Bogotá las gigantescas vigas de metal.



Llegada de las partes metálicas del puente al marco del Parque Principal de Villavicencio, actual esquina de la calle 39 con carrera 32. (Foto: cortesía Yolanda de García - FAFO)



Las estructuras del viaducto en su destino final, listas para ser instaladas sobre el lecho del Guatiquía.
(Foto: cortesía Yolanda de García - FAFO)

Estos señores, tuvieron a bien filmar aspectos de la aventura. El documento histórico recientemente transferido al formato de video y coloreado por compuntador en norteamérica, permite apreciar la salida de la singular caravana frente al Capitolio Nacional en Bogotá, con una pancarta en la cual se lee: "Una obra más del régimen liberal. Otro hecho que se cumple"; igualmente, apartes del recorrido de descenso, el recibimiento jubiloso en el parque principal de Villavicencio y luego la llegada a su destino final.

Si bien es cierto que la participación de los hermanos Solano fue clave en la etapa del proyecto descrita anteriormente, no menos importante y significativo resultó el aporte profesional dado por el ingeniero villavicense Valerio Convers Fernández (de reconocidos méritos a nivel nacional por los varios trabajos de desarrollo vial que ejecutó en diferentes zonas del país), quien también participó en la construcción del famoso puente, levantado en la última garganta rocosa que tiene el cañón del río Guatiquía antes de abrirse majestuoso en la amplia playa que forma en su díscolo paso por la periferia de Villavicencio, rumbo a la desembocadura en el Humea.

Sin tener precisión tanto de la fecha como en el mes, se sabe que la gigantesca obra que vino a solucionar definitivamente la problemática de esta ruta, fue inaugurada en 1942, acontecimiento histórico que contó con la presencia del presidente de la República Eduardo Santos y su esposa Lorencita Villegas; una misión oficial de la localidad salió a recibir a tan ilustres visitantes hasta el sitio de Chirajara, en la vía que conduce a Bogotá.

Ha transcurrido ya más de medio siglo de haberse puesto al servicio este puente, soportando en sus bases la fuerza de las corrientosas aguas y en su piso el alto flujo vehicular de gran tonelaje, factor éste que se ha intensificado año tras año, al continuar siendo paso único de desembotellamiento de este sector metense, formando parte a su vez en la actualidad de la publicitada carretera Marginal de la Selva.

Más sinembargo, tan colosal obra sigue en pie, representado por su construcción claro ejemplo de honestidad y modelo de ingeniería.

Desafortunadamente el puente que lleva el nombre del gobernante nacional bajo cuyo mandato fue posible su ejecución, es decir Eduardo Santos, ya empieza a mostrar agotamiento general, síntoma posible a las siguientes causas:

- Saturación por el peso soportado actualmente frente a los cálculos con los que cincuenta años atrás fue diseñado.
- Nula antención que las entidades estatales encargadas de las obras públicas le han prestado a lo largo de su vida útil, en lo referenta a mantenimiento.

Por estos días, se oyen preocupadas voces ciudadanas dando llamados de alerta por el deterioro visible del viaducto; ojalá sean escuchadas a tiempo, para evitar que en cualquier momento el puente falle y quedemos doblemente incomunicados por esta vía, ya que igualmente nos une con el aeropuerto comercial de Vanguardia.

Fuentes:

Bibliográficas:

- "Lo que nos contó el abuelito 1842 - 1942"; Villavicencio, Imprenta San José; 1942
- "Conozcamos el Departamento del Meta"; Angel de Flórez, Raquel; Bogotá: Talleres Gráficos Fondo Judicial Penitenciario

Audiovisuales:

- Video Puente Guatiquía

Orales:

- Sras.: Elisa N. de Estrada
  Rosaura F. de Rojas.

Tomado de Revista Cámara de Comercio de Villavicencio, Nº 19, septiembre 1993

MUNICIPIO DE FUENTE DE ORO
CASA DE LA CULTURA
"San Antonio del Ariari"
El Presente Libro es Propiedad

"Empresa Dishington"

Por considerar de suma importancia para el territorio de San Martír y del departamento del Meta en general, en lo que tiene que ver con su pasado económico, seguidamente se esboza a grandes rasgos, el impulso tecnológico que el señor Antonio Dishintong implantó en sus propiedades a finales de la década del cuarenta y principios de la del cincuenta.

Empresa DISHINGTON: Don Antonio Cristian Dishington, Vicecónsul Real de Noruega -Ad Hoc-, llegó a San Martín hacia 1946.

Antes había estado en Manaos (Brasil), en donde construyó el muelle flotante que hay en esa ciudad.

Ya en Colombia montó la primera fábrica de géneros de punto en Pereira. Esta empresa fue la matriz de la que ha venido funcionando en



Antonio C. Dishington
(Foto: Cortesía Sr. Juan Alsina - FAFO)



Instalaciones del Molino Dishington en San Martín - 1988 (Foto Oscar A. Pabón y F.A.F.O.)

Cali con el nombre de «La Garantía A. Dishington S.A.», textilera que produjo la tradicional franela manga larga de algodón conocida en nuestra región con el nombre de «salchichón».

En Villavicencio, instaló un molino que se ubicaba dentro del área de una finca de su propiedad, la que posteriormente urbanizó dando origen al barrio El Emporio.

El edificio del molino de San Martín fue construído por un ciudadano griego, allí se trillaba arroz. Hubo en éste una planta eléctrica capaz de abastecer las necesidades del pueblo.

Hato Candilejas: En jurisdicción de San Martín y a tres días de camino en tiempo de invierno, don Antonio compró el hato Candilejas con una extensión aproximada a las 80 mil hectáreas, comprendidas entre la desembocadura del río Yamú hasta la del Pororio, contra el Ariari, terreno con características topográficas de serranía.

Inmediatamente inició la implantanción de potreros con pasto para ceba de ganado. A orillas del río Casibare, destinó mil hectáreas para sembrar pasto puntero; para ello procedió de la siguiente manera: primero tumbó el monte, luego sacó la madera útil, seguidamente quemó y sembró maíz, recogida la cosecha regó la semilla del pasto.

Las primeras seiscientas cabezas de ganado, las trajo del hato casanareño La Atravesada, propiedad de la familia Sarmiento.

Se destacan entre otros los siguientes adelantos tecnológicos de Candilejas:

-Chircal: en el cual se fabricaron los ladrillos utilizados en la construcción de aproximadamente catorce edificaciones (viviendas, talleres, oficinas, casinos, etc.) que le dieron al lugar la apariencia de un pueblo pequeño.

-Servicio eléctrico permanente: dos plantas abastecían día y noche las necesida-

des eléctricas del hato.

-Cercas electrizadas: las porquerizas, que ocupaban una extensión en la que habían tres morichales, estaban en su totalidad encerradas con alambre de cobre electrizado.

-Frigorífico: dotado de tres cuartos fríos, servía para el sacrificio y exportación de carne en canal.

-Producción de concentrado para cerdos: en una tolva se mezclaban y trituraban: pepas de moriche, maíz, piña silvestre y miel de purga; obteniéndose así un concentrado nutritivo con el que se criaban y engordaban cerdos. Como suplemento alimenticio se utilizaban las vísceras, sangre y demás partes no aprovechables del ganado sacrificado para la exportación de carne en canal.

-Pista de aterrizaje: habiendo sido don Antonio, socio fundador de la aerolínea AFRIPESCA (aviación, refrigeración y pesca), estableció vuelos entre Candilejas y Sogamoso, llevando carne en canal y cerdos vivos; de regreso los aviones traían provisiones.

-Comisariato: en este lugar se conseguía todo tipo de productos, era algo así como una miscelánea.

-Casinos: habían dos, uno para los administradores y otro para los peones. Su dotación incluía mesas para billar.

-Silos y Cavas: para guardar granos y licores.

-Máquina perforadora de pozos de agua: siendo administrador general del hato don Ernesto Flórez, perforó con esta máquina el pozo de allí.

-Transporte fluvial: estableció don Antonio, el servicio de transporte fluvial entre Candilejas y San José del Gua viare a través del río Ariari, para lo cual te nía varias lanchas.

-Palma Africana: experimentalmente



Se distinguen: en el centro de la fotografía doña Rosalía Nieto de Flórez, Luis Ernesto Flórez (Administrador General de Candilejas), Dr. Maceika (veterinario Noruego), señorita Mercedes (ama de llaves) y don Antonio Dishington. Año aproximado 1949

(Foto cortesía Sra. Rosalía N. de Flórez - F.A.F.O.)



Topografía del territorio de Candilejas.
(Foto cortesía Sra. Rosalía N. de Flórez y F.A.F.O.)

se plantaron las primeras palmas en esa región, hace cerca de cuarenta años.

-Organización Administrativa: la planta de personal incluía un administrador general, encargados, almacenista, veterinario, contador, etc.

-Parque automotor: contó Candilejas con el siguiente equipo rodante:

2 carros Ford (minguerra) canadienses.
1 volqueta Chevrolet
2 Jeeps modelo 42
1 tractor a gasolina

Desafortunadamente y por causas que más adelante se verán, no se cristalizaron los siguientes proyectos del señor Dishington:

-Adquisición de vehículos: mediante importación se compraron dos camiones F-6, los cuales llegaron a Bogotá sin que pudieran ser ubicados en Candilejas.

-Ceba de ganado: Utilizando los camiones comprados, se pensaba adquirir en las fincas ganaderas de la región, animales flacos para cebarlos en los potreros de Candilejas y poner en marcha la exportación en grande de carne en canal.

-Cultivos: sobre el Ariari, en el sitio de Puerto Candilejas, quería sembrar cultivos de pancoger.

-Máquina enlatadora: con miras a la exportación de carne en canal, pensó en traer una enlatadora que tenía en Bogotá.

-Colonización: soñando hacer de Candilejas una gran comarca, consideró la idea

de traer aproximadamente treinta familias noruegas para establecerlas en esas tierras de su propiedad.

-Factores que produjeron la decadencia de Candilejas:

-Económicos: Don Antonio tenía en mente un avanzado plan de desarrollo, para lo cual adquirió otras fincas colindantes con Candilejas (El Tigre, Mamona, Pororio, Ariari y La Torre, esta última llamada así porque en 1942 la compañía Shell perforó un pozo e instaló en él una torre petrolera). Encaminar estos proyectos le exigía disponibilidad económica de la cual adolecía. Por tal razón, trató de asociarse con unos empresarios norteamericanos, quienes después de analizar las propuestas y de inspeccionar el terreno se interesaron. Desafortunadamente por estos tiempos el país corría desbocado hacia la violencia y, los posibles socios se arrepintieron de invertir sus capitales bajo esa situación.

-Políticos: Desatada la violencia de los cincuenta, el retroceso de la empresa Dishington apareció. Ya vimos como los norteamericanos desistieron de apoyar económicamente a don Antonio, con sustentaciones de peso como lo eran el tener elaborado un mapa de toda la región de Candilejas con señalizaciones de los sitios en que estaban apostados los grupos políticos en conflicto.

Los camiones recién adquiridos no pudieron llegar al hato por causa de la violencia.

Los saqueos y demás manifestaciones de esta época se vivieron en Candilejas. Se recuerda cómo un día los alzados en armas se llevaron veintidos mulas cargadas con las provisiones del comisariato.

Triste resultó el final de Candilejas: lo que los vándalos no pudieron llevarse, lo destruyeron para luego incendiarlo todo.

De estos desmanes no se libró ni la casa de habitación que don Antonio tenía cerca a San Martín, es decir la finca Cantaclaro, lugar cómodamente amoblado de donde utilizando volquetas los saqueadores se llevaron haste el piano.

Como anécdota especial de esta empresa, se recuerda la siguiente:

A los trabajadores de Candilejas les cancelaban sus jornales con vales, los cuales eran cambiados por efectivo en el molino de San Martín. Se hizo común entre el personal, pagar sus cuentas de trago en las tiendas directamente con estos documentos, los dueños de los establecimientos los aceptaban sin problema porque sabían de la seriedad de la empresa para hacerlos efectivos.

Esta situación preocupó al señor Dishington, porque los vales con su firma estaban haciendo las veces de moneda circulante en el mercado local y por supuesto no era debido.

El precursor de esta gran empresa, Don Antonio Cristian Dishington, muere en Cali en 1958.①

La historia, parece girar en una órbita que repite en diferentes tiempos los mismos sucesos. Para este caso las guerras intestinas que el país ha sufrido, declaradas o no, han sido causales del freno al desarrollo agroindustrial que coincidencialmente ciudadanos extranjeros impulsaron en nuestro territorio.

A comienzos de siglo, en 1902, la importante hacienda El Buque de Villavicencio, propiedad del francés Sergio Convers, agonizó a consecuencia de la Guerra de los Mil Días.②

En la década del cincuenta, como ya vimos, debido a la violencia desatada la empresa Dishington sucumbió. Y ya sabremos en pocos años con claridad, de las frustaciones económicas causadas por la lucha fraticida que hoy vivimos.

Citas:

① PABON MONROY, Oscar Alfonso - Recopilación de Relatos Históricos en Municipios del Departamento del Meta: Tradición Oral y Citas Bibliográficas - Banco de la República Sucursal Villavicencio - Inédito - V/cio, 1988.

② GODOY, L.H. - Monografía de Villavicencio, Bogotá 1963

Fuentes orales:

Sra. Rosalía Nieto de Flórez
Sr. Juan Alsina

Tomado de revista TROCHA Nº 163, julio de 1989

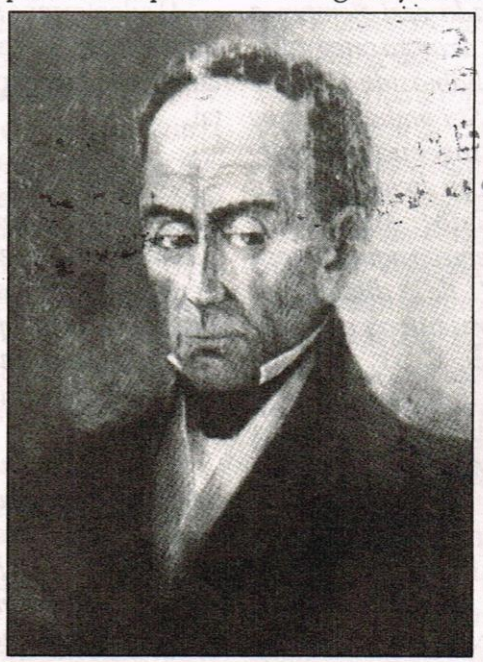
MUNICIPIO DE FUENTEDEORO
CASA DE LA CULTURA
"San Antonio del Ariari"
El Presente Libro es Propiedad
de la Biblioteca Pública Municipal

Rasgos humanos de Bolívar

Se intenta con el presente artículo, compilar apreciaciones y anécdotas que permiten conocer algo del entorno humano de nuestro glorioso Libertador.

Durante los años comprendidos aproximadamente entre 1818 y 1830, llegan a Colombia numerosos viajeros europeos (diplomáticos y científicos) quienes asisten y viven los momentos de pre y posindependencia.

Ellos conocieron al Libertador y opinaron imparcialmente sobre su personalidad, de la cual dan cuenta en libros que publicaron posteriormente y de los cuales se toman la mayoría de citas que hacen posible este escrito.



Bolívar en sus últimos días (óleo de Rafael Tavera - Col.- 1938)

En la pila bautismal recibió el nombre Simón José Antonio de la Santísima Trinidad, niño caraqueño nacido el 24 de julio de 1783. Cuarto hijo en el acomodado hogar formado por don Juan Vicente Bolívar y Ponte (Marqués de San Luis, Caballero de Santiago y Coronel de Milicias del Valle de Aragua) y doña Concepción Palacios y Blanco.

Ante imposibilidad de su progenitora, el infante fue amamantado por la dama cubana Inés Mancebo de Miyares.

Huérfano de padre a los tres y de madre a los nueve años respectivamente, Simón crece sin un pleno afecto paterno situación que hace de él un niño rebelde, apoyado siempre en la ternura y comprensión de la negra Hipólita.

De ellas (Inés e Hipólita), nunca se olvidó; por el contrario

en todo tiempo les guardó gratitud. A quien le alimentó en sus primeros meses, le evitó en 1827 la confiscación de sus bienes, y, a su «madre» Hipólita le asignó en 1823 una pensión de $30.oo incrementándosela a $49,oo en 1827.

Andando en los dieciseis años hace su primera salida al exterior; su destino es España, en donde espera continuar sus estudios. Al tocar el puerto mejicano de Veracruz, dirige una carta a su tío Pedro Palacios la que en uno de sus apartes dice: *«Estimado tío mío: Mi llegada a este puerto ha sido felismente, gracias a Dios: pero nos hemos detenido aquí con el motibo de haber estado bloqueada la Abana, y ser presiso el pasar por allí; de sinco nabios y once fragatas ingleces... (sic.)..»*①

*«Curiosamente quienes han comentado este texto se han limitado casi siempre a señalar estos detalles y su azarosa ortografía, tan poco digna de quien había sido discípulo de don Andrés Bello. Sin embargo, cabe anotar, cómo tras de su ingenua y desordenada escritura se traslucen dicientes rasgos del mozalbete que la escribe. Ante todo, el entusiasmo con que estrena en aquel viaje su libertad, lejos - ¡por fin! - de la disciplina y rígidas normas de severos tutores e incomprensivos familiares...»*②

Parece ser que su vida amorosa se inicia durante esta escala en Méjico. Allí, «flecha» con su natural trato a la rubia María de Velasco, hermana de la marquesa de Uluapa y quien le aventaja en años.

A los diecinueve años se casa en Madrid con María Teresa Rodríguez del Toro, de quien enviuda un año más tarde en Caracas.

Siempre se ha hablado de su carácter enamoradizo y lo siguiente lo corrobora: *«Suele ser muy galante con las damas, las que, de cualquier forma, no demuestran demasiadas reservas ante el Libertador»*③ y *«Tiene demasiada debilidad por el sexo débil, lo que podría llevarle a acabar sus días de modo trágico»*④

A pesar de los tantos devaneos amorosos no se sabe de haber dejado hijo alguno, al menos no reconoce a ninguno en su testamento, sus escasos bienes los deja a sus dos hermanas y a los hijos de su fallecido hermano Juan Vicente.

En su vida de militar no son desconocidos los roces que tuvo con el general Santander, *«Celoso, Bolívar ha tenido aparte y casi bajo sospecha a Santander. Y sin embargo, ¡cuán digno era de su entera confianza!»*⑤

Al adentrarnos seguidamente en el comportamiento humano del Libertador, se notará su carácter explosivo y/o temperamental.

*«Si, Bolívar ha hecho lo que muy pocos han hecho, y si continúa en el camino que hasta ahora ha recorrido, pasará entre los héroes más puros y más predilectos de la historia de la independencia de los pueblos. Pero tiene un ánimo demasiado exaltado y es muchas veces casi cruel»*⑥

«Bolívar no tiene más de cuarenta y cinco años, pero se ve bastante más viejo: la explicación es la vida que ha tenido que llevar. Su figura es más bien pequeña y delgada, aunque sus extremidades son bien proporcionadas. Es dueño de una fuerza y agilidad poco comunes. Su cara es alargada y está adornada con unos ojos oscuros, llenos de vigor y penetrantes y una nariz grande y

curva. Su pelo es liso y negro, al igual que sus bigotes y patillas. La piel está curtida por los vientos. En general reina en todo su aspecto una seriedad segura y de grandeza, mezclada con algo de meditación. Su figura, cuando se encuentra rodeado por amigos resalta por su bondad y viva alegría» ⑦

«Entre sus fallas se puede señalar el humor demasiado cambiante, que muchas veces le lleva a excesos que llegan a herir a sus interlocutores. Tras recuperarse, suele apenarse y pedir disculpas a quien haya sido ofendido por sus arrebatos» ⑧

Al iniciarse en las luchas de independencia era Bolívar una persona exigente en su presentación personal, al caso que dentro de la carga de batalla varias bestias transportaban sus lujosos ajuares. Con el correr de la guerra y ante las dificultades, olvidó estos detalles a tal punto que en cierta ocasión al brindar en Bogotá una comida, le ocurrió lo siguiente: *«Cuando ya casi se servía la cena, se presentó ante él un coronel británico, quien al hacer los cumplidos de rigor recibió de Bolívar la siguiente pregunta: «usted es mi mejor coronel; ¿cómo es posible que tenga la camisa tan sucia en una cena de tanta esplendidez?». El coronel respondió que lo lamentaba mucho pero que no tenía otra camisa. El Libertador se sonrió y ordenó a su mayordomo que le entregara una camisa al general.*

El mayordomo dudó y miró avergonzado a Bolívar. Al notar éste tal duda, se molestó y preguntó por qué no se hacía lo que él ordenaba. El sirviente ya no pudo evitar dar respuestas y balbuceó: «Su excelencia no tiene más que dos camisas: la que lleva puesta y la que está en el lavado» ⑨

Alguien dijo, que a Bolívar no le gustaba oir los corridos llaneros porque los tañíos del cantante le mal recordaban los cantos españoles. Si la música llanera no era de su agrado, tampoco lo era el carácter rudo del hombre de esta región a juzgar por lo siguiente: *«Bolívar venció a los españoles en Boyacá, pero nunca se sintió a gusto entre los llaneros. Como otros oficiales criollos que peleaban en las sabanas, él admiraba a la valentía de los vaqueros pero desdeñaba sus malas maneras»* ⑩

El ciudadano Libertador, rara vez cuidaba su salaud; en cierta ocasión, inoportunamente un visitante fue testigo de un embarazoso estado humano, quien lo describió así: *«Llegados a la quinta nos recibió en el salón una señora llamada Manuela Sáenz, la misma que en la noche del 25 de septiembre de 1828 había expuesto con tanto valor su vida para salvar la del Libertador; nos dijo que aunque éste estaba mal y se había purgado por la mañana, iba a informarle de nuestra visita y a enterarse de si podría recibirnos. A los pocos momentos apareció un individuo de cara larga y amarillenta, enclenque de aspecto, con un gorro de dormir, envuelto en una bata, en zapatillas y cuyas piernas le flaqueaban dentro de unos pantalones de franela muy anchos; en una palabra, con el verdadero traje del pobre Argan como lo describe Moliére en el Enfermo Imaginario y que parecía más indicado para ir al ropero que al encuentro de una visita»* ⑪

Poco a poco, la salud desampara a Bolívar y la amargura causada por el trato que recibe de sus contrarios le hiere su moral. Aceleradamente empieza a desmoronarse la vida del glorioso hombre: inteligente, temperamental, apasionado, danzarín, diestro nadador y jinete, conversador y anecdótico,

de poco beber y comer.

Desfallecido llega el 1 de diciembre a San Pedro Alejandrino, en Santa Marta, sitio donde transcurre su agonía, la cual es atendida por el doctor Alejandro Próspero Reverend, quien en una historia clínica que consta de treinta y tres boletines, describe la evolución de los padecimientos finales del mortal Bolívar.

Durante estos días tuvo como dieta alimenticia, al principio: sagú, pollo y caldo; al final: sólo sagú.

Finalmente el 17 de diciembre de 1830 a la 1 p.m. se produjo el deceso de El Libertador.

Ese mismo día a las 8 p.m., el doctor Reverend practica la necrópsia al cadáver. El lacónico dictamen médico en sus apartes iniciales reza: *«Es fácil reconocer que la enfermedad de que ha muerto S.E. el Libertador era un principio de catarro pulmonar, que habiendo sido descuidado, pasó al estado crónico, y consecutivamente dejeneró en tipsis tuberculosa... (sic)...»* (12)

Cuando se visita la quinta de San Pedro Alejandrino, los guías del lugar son claros al decir que las únicas pertenencias de Bolívar allí, son los botones metálicos de una de sus chaquetas ya que inmediatamente ocurrida su muerte y como medida de prevención sanitaria, sus prendas fueron incineradas en uno de los patios de la finca.

Citas Bibliográficas

1. DE ZUBIRIA Ramón- Brevario del Libertador, Medellín - Editorial Bedout S. A. 1983. Pág. 11
2. DE ZUBIRIA Ramón- Brevario del Libertador... Pág. 9
3. GOSSELMAN Carl A.- Viaje por Colombia 1825 y 1826 - Bogotá, D.E., Ban República 1981 - Pág. 340/41
4. GOSSELMAN Carl A. - Viaje por Colombia 1825 y 1826...Pág. 341
5. LONGHENA Mario - Memorias de Agustín Codazzi - Bogotá D.E. Ban República 1973 - Pág. 33
6. LONGHENA Mario - Memorias de Agustín Codazzi... Pág. 32
7. GOSSELMAN Carl A. - Viaje por Colombia... Pág. 340
8. IDEM. Pág. 341
9. IDEM, Pág. 341/342
10. RAUSCH Jane M. - Bolívar y los Llanos Orientales - Revista Trocha, No. 145 - Villavicencio. Oct. 1987 -Pág. 18.
11. LE MOYNE Augusto - Viaje y estancia en la Nueva Granada - Bogotá, D.E. -Edit. Incunables 1985 - Pág. 134.
12. GACETA DE COLOMBIA TOMO 5 - Gaceta No. 501 domingo 30 de enero de 1831 - Ban. República.

Otra Fuente Consultada:

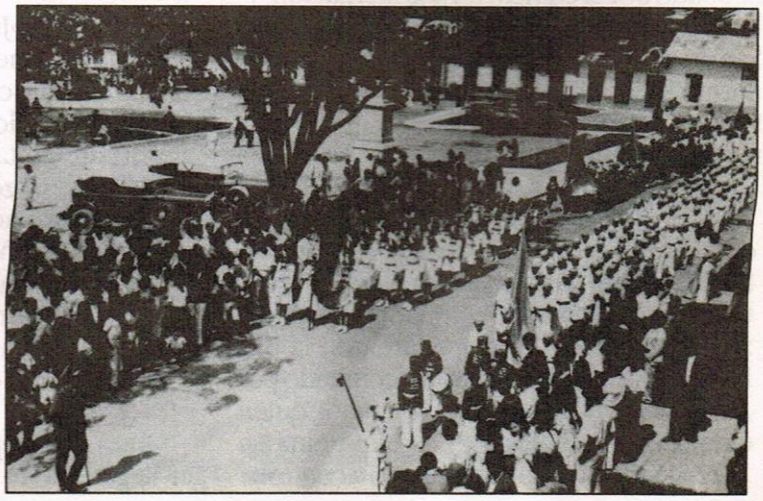
GOMEZ A. Horacio - Diccionario de la Historia de Colombia - Bogotá, D.E. Círculo de Lectores 1985.

Tomado de Revista Trocha Nº 150, abril 1988

Lágrimas de reminiscencias

Al entrar los años novecientos Villavicencio era una pequeña aldea asentada al pie del cerro que cuarenta y ocho años después, por obra del padre Eliceo Achury y de los feligreses, sería dominado por la estatua de Cristo Rey; y no se extendía más allá de tres o cuatro cuadras alrededor de la plaza central. Por los contornos había mucho monte y era común mariscar cajuches en las mismas calles; buen cazador -con s y con z- resultó el bien recordado padre Mauricio de quien junto con otras personas la ciudad está en deuda, como forjadores de progreso y civismo en épocas pasadas. La vida aldeana era tranquila y rutinaria, de cuando en vez llegaban familias nuevas con intenciones de quedarse o personajes importantes que hacían escala de paso para el llano, como los congresistas confinados -encabezados por el después presidente de la República Miguel Abadía Méndez- quienes bajaron en destierro político para Orocué, puerto para el que también cruzó en la década del veinte, a ejercer su profesión, el joven abogado José Eustasio Rivera.

Las viviendas se construían con adobe y bahareque, cubiertas - las de dueños con holgura económica- con astillas de madera sobrepuestas y las de los pobres con hojas de bijao o de palma maraya. El mayor índice de



Los desfiles estudiantiles fueron muy tradicionales en el pueblo. Al fondo en la gráfica se observa la cuadra que hoy ocupan los edificios de la Caja Agraria y la Gobernación. (Foto cortesía de Monseñor Gregorio Garavito J. y FAFO)



La Calle Real fue muy importante para la localidad, puesto que sobre ella se concentraba la actividad comercial. Esta fotografía de los años 40 corresponde a uno de los costados del Parque Principal, concretamente frente al sector del hoy teatro Cóndor.
(Foto cortesía familia Lozano Diazgranados y FAFO)

mortalidad entre los habitantes lo causó una serie de males populares como: fiebres perniciosas, la buenamoza, el colerín, cólicos misereres y gripas, otros murieron simplemente «de repente». Todos tuvieron su última morada, que a la hora de la verdad no fue última, en el antiguo cementerio del que fueron desalojados para construir años más tarde la escuela Francisco de Miranda, parte de la Avenida Alfonso López y el Colegio Centro Cultural.

En esos tiempos los niños recibieron educación primaria pública en la escuela de varones, levantada en el lote actualmente ocupado por el edificio de la gobernación, y las niñas en la escuela de las Hermanas de la Sabiduría que continúa funcionando en el mismo lugar, edificación que conserva por fortuna su arquitectura original, en lo referente a la primera planta.

Como relativamente todo era tranquilo, el lugar no necesitaba de una organizada fuerza policial. Un pequeño grupo de voluntarios o policías cívicos, armados con pedazos de varilla de hierro, guardaron la paz hasta que a raiz del homicidio cometido por Alcides Galvis, apodado el «Caratejo», quien eliminó de un balazo a Oliverio Reina en 1922, llegó refuerzo uniformado a controlar los ánimos despertados por este hecho que incluyó corte a las líneas telegráficas. Durante varios años funcionó la cárcel de varones en los patios de la Alcaldía, y la de mujeres en el lote que ocupa la escuela Concepción Palacios.

Sin lugar a dudas uno de los barrios más antiguos de Villavo es El Espejo -sector de la Beneficencia-, por allí en los años 20s se instalaron las primeras chicherías cuyas propietarias eran las señoras: Benilda, Peregrina, Mariana y Leonarda. En estos negocios se congregaban los señores a hacer tertulias, no es nada extraño que algunas damas acudieran también -a escondidas- a tomarse sus chichitas.

En su cuento «Juanita Campanas» apunta Rafael Mojica que «en el llano fundan los pueblos los conservadores y los curas y los hacen porgresar los liberales y las putas», lo anterior para contar que nuestra capital tuvo oficialmente su zona de tolerancia por el año 29, al otro lado del caño Gramalote o comúnmente «caño picho» y se denominó «El Pedregal». No quiere decir que anterior a este suceso, algunas damiselas no le prestaran sus servicios a los solteros y a los casados infieles del pueblo.

Quizás los mejores clientes de «El Pedregal» llegaron a ser los llaneros que concluían

acá sus agotadores viajes de vaquería, iniciados en Arauca y Casanare cuarenta y más días atrás. Después de tanto trabajo merecian esparcimiento, licor y lo más importante: cambio de monturas por otras complacientes y cariñosas.

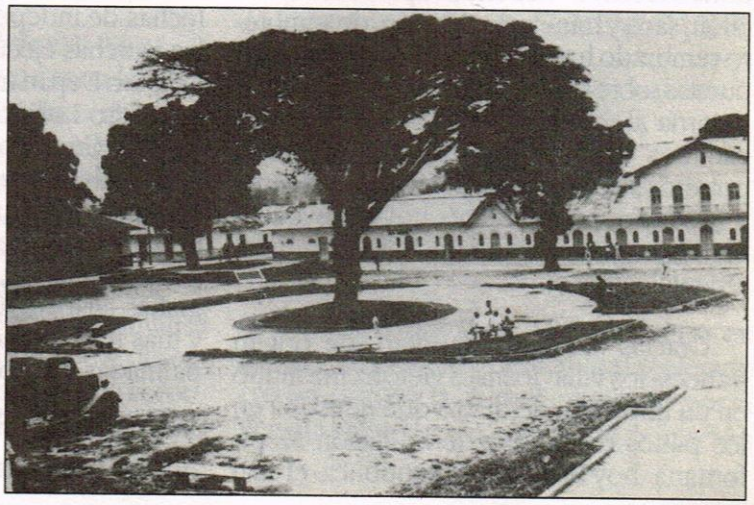
Parece ser que como medida para provocar crecimiento urbano, «la zona» se trasladaba a sectores periféricos del pueblo, asignándosele nombres que para nada se relacionaban con su actividad: «El Platanal» y «El Guayabal», en esta última ubicación fue todo un personaje «*la medio mundo*» de quien se especulaba por aquellos días, que pagaba porque le llevaran muchachos vírgenes para ella dejarlos sin lo último. Famoso también resultó el kiosco bailadero y etc. «Las Mechudas», negocio que desapareció consumido por un incendio en una Semana Santa; incidente muy lamentado por la asidua clientela masculina. Allí muchos jóvenes bien, la pasaron de lo rico con las mujeres buenas, despilfarrando la fortuna de sus familias.

Muy colaboradoras con las causas patrióticas fueron las damas de Villavicencio, ya que en colecta pública obligatoria no anunciada durante la realización de unos bazares en la plaza central, el Tesorero Municipal recaudó o mejor dicho confiscó las prendas de oro (zarcillos, cadenas, etc.) que las señoras lucían elegantemente en tal ocasión; su destino, el tesoro nacional para comprar armas durante el conflicto bélico con el Perú en el año 32.

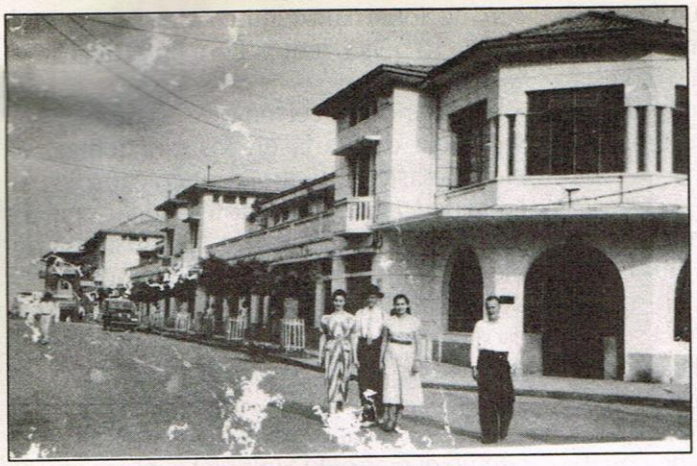
Siguiendo con el tema de la guerra, en la violencia desatada en los cincuentas, el ciego apasionamiento político causó en la localidad meses de tensión y muchos muertos liberales en las calles. Se pusieron de moda, los destierros bajo sentencia y las bombas arrojadas a las viviendas de los por esos días pocos ciudadanos seguidores de esa ideología que quedaban.

Por motivos de censura nacional sólo circuló el diario «El Siglo», el cual era anunciado por una fanática vendedora gritando calle arriba y calle abajo: ¡el santo Siglo!, ¡el santo Siglo!.

Cierto día de 1928, los provicianos moradores asombrados vieron arribar el primer avión que conducido por el capitán Camilo Daza aterrizó en los potreros de El Barzal. Tres años después, apareció rodando por las calles que circundan el parque central, un automóvil que llegó por piezas -la carretera que nos une con Bogotá quedó abierta sólo en 1936-, lo armó y condujo Gabriel Becerra; por algunos centavos los parroquianos podían montar y disfrutar de una vuelta de plaza.



Durante buena parte del presente siglo, Villavicencio no se extendía más allá de tres o cuatro cuadras alrededor del Parque Principal. En las esquinas del fondo se ubican actualmente los bancos Ganadero y de la República respectivamente. (Foto cortesía Elisa N. de Estrada y FAFO)



La elegancia de los villavicenses era notoria, como se observa en la foto que tiene de fondo al cómodo recinto del otrora Hotel Meta, sobre la calle 38.
(Foto cortesía Sra. Elisa N. de Estrada y FAFO)

Con lo anterior puede afirmarse que de los inventos mecánicos del hombre, para Villavo primero fue el avión que el carro.

Durante varias décadas la ciudad tuvo su personaje leyenda. En torno a él la habladuría popular tejió una serie de historias fantásticas, que concluían con la hipótesis de que Don Chucho López -nombre con el que se le conoció- tenía pacto con el diablo debido a la gran cantidad de riquezas que poseía principalmente casas y terrenos. Este señor oriundo posiblemente del oriente cundinamarqués, montando una mula - animal del que se decía era el único conocedor del sitio en donde su dueño enterraba oro y dinero efectivo- vistiendo ropa de dril (pantalón, saco y franela de algodón, de sombrero sembrado hasta la frente), con las manos puestas sobre la cabeza de la silla y mandador, recorría al monótono paso las calles y los caminos que conducían a los diferentes potreros suyos por las vías a Caños Negros y Restrepo, en los cuales hoy se levantan barrios como el «Veinte de Julio» y «Caudal Oriental» entre otros.

Gracias al padre Mauricio -de origen francés- los villavicenses vieron cine mudo en un improvisado teatro que quedaba en los patios de la casa de la Misión Montfortiana -hoy Banco de la República- el cual llevaba por nombre Verdún.

Posteriormente el turco Miguel Salomón abrió el teatro Real, que años más tarde se llamó Iris. Y saltando a los años 60s, la juventud pudo -gracias a don Manuel Callevibrar con las películas de sus ídolos precursores del movimiento rock, proyectadas en la pantalla del teatro Macal. Algunas veces, se pagó la entrada a matinal en ese establecimiento con tapas de Ponny.

Eran estos sanos tiempos los mismos de los matinés y empanadas bailables al calor de cocacola con ron, de los paseos a El Buque a coger sarrapias, al Guatiquía, a Pozo Veinte, a la Tina y a comer golosinas en La Granjita o en el Noventa y Tres. Epoca de las grandes reuniones sociales y políticas en la Quinta Villajulia y el grill del Hotel Meta, de los marciales desfiles estudiantiles en las fechas de independencia a los acordes de las marchas ejecutadas por la Banda Santa Cecilia o Departamental dirigida por el Maestro Pedro Ladino, y de las procesiones de Corpus Cristi con altares vestidos en las principales esquinas de esta ciudad, que por tradición han conservado su peculiar nomenclatura de señas y nombre de calles: de las funerarias, notarías, puñaladas, tipografías, talabarterías, Sabiduría, resbalón, etc. y más recientemente de los bancos, de las palmadas y de los negros.

Fuente Oral: Sr. Sebastián Pabón H.

Tomado de la Revista Trocha Nº 171 abril de 1990

Del pitingle a la cometa

Tradicionalmente se conoce a agosto como el mes de los vientos, por tanto la gente aprovecha este período del año para realizar manualidades consistentes en artefactos construidos a partir de elementos livianos, con el fin de echarlos a volar junto con su creatividad, engalanando los cielos con geométricas y multicolores figuras.

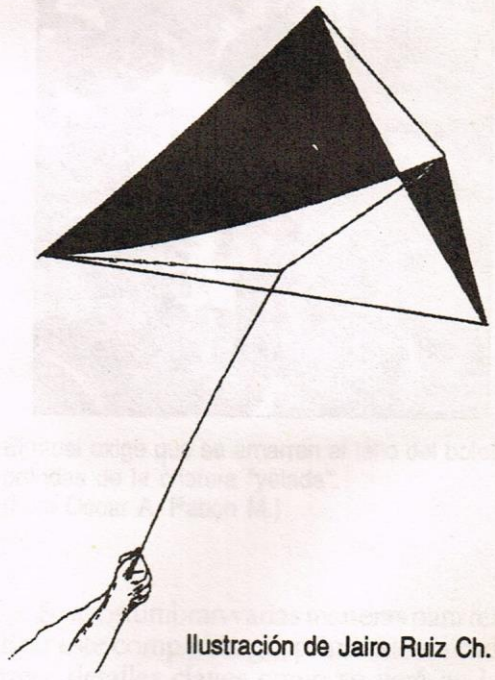


Ilustración de Jairo Ruiz Ch.

Se les denomina de diferentes maneras a las referidas naves, que son elevadas a través de piolas dirigidas desde tierra por hábiles pilotos. Así por ejemplo tenemos que en México, Cuba y otros países centroamericanos los llaman «papalotes», en Argentina «barriletes»; en Colombia se les generaliza simplemente como «cometas». En Villavicencio tenían el nombre de «pitingles», voz a la que le desconocemos tanto su procedencia como la época en que se acuñó en el léxico local, pero que de unos 20 años para acá entró en desuso, este hecho es aducible al acelerado crecimiento de la ciudad, motivado por la llegada de una gran oleada de población

proveniente de diferentes lugares del país, la cual introdujo e impuso en nuestro pueblo el nombre de «cometas», como ahora se les ha calificado..

El quimérico «pitingle» se construía así como en menor cantidad se sigue haciendo hoy, es decir de diferentes tamaños, con veradas obtenidas de la flor de la Caña Brava especie vegetal que crece silvestre en las riberas de los caños y ríos que cruzan la ciudad y que por esta temporada produce la mencionada materia prima, con la que se fabrica la estructura o esqueleto que es en forma de diamante; los demás materiales: papel seda de colores, hilo calabrés o piola y engrudo de yuca.

Esta tradición, convocaba a padres e hijos en ejercicios de creatividad que luego se disfrutaban a campo abierto en los potreros cercanos al perímetro urbano (El Barzal, Cementerio, Maizaro, etc.), o en nuestro tutelar cerro de El Redentor, al que todos conocemos más comunmente como de Cristo Rey, testigos éstos de muchas jornadas recreativas en torno al «pitingle».

Tomado de «Radio Revista Cultural» No. 2
Villavicencio, Septiembre 1993.

El compadre Bototo

Hablar de las costumbres de nuestra región resulta interesante, máxime cuando tenemos una riqueza cultural regada por el llano, patrimonio que despierta inquietud por investigar y transmitir.

Se encuentra en toda esta gama folclórica la creencia conocida comúnmente como el "hielo de difunto", especie de raquitismo que afecta principalmente a la población infantil y que se contrae por acercamiento de la criatura a un cadáver, o, por intermedio de un tercero que después de asistir a un velorio toca al infante sin antes haberse bañado y cambiado de ropas.

Como tratamiento para curar este mal se conocen y utilizan esencialmente dos remedios: "la enmondongada" y el árbol de "Bototo". Esta última tradición por estar llena de aspectos y rituales muy peculiares, merece contarse.

El Bototo (*Coclospermum ritifolium*), árbol de flores amarillas y común en estas latitudes, al que se le atribuyen poderes curativos sobre niños hielados o "yelados", según la voz popular.

Cuando un infante padece este mal, sus padres (principalmente la mamá es la que saca tiempo para estos menesteres) lo lleva ante un árbol de Bototo y le pide que apadrine su hijo a cambio de curación.



El ritual exige que se amarren al tallo del bototo, prendas de la criatura "yelada". (Foto Oscar A. Pabón M.)

Se acostumbran varias maneras para realizar este compadrazgo, primando en cada uno, detalles claves como se verá en las siguientes descripciones recogidas:

1- Frente al árbol lo saludan y le dicen: "quiero que seas el padrino de mi hijo; quítale esta enfermedad compadre Bototo (a partir de ese momento el compadrazgo queda establecido para siempre). Acto se-



Es frecuente encontrar al Coclospermum ritifolium, es decir al "bototo", junto a las cercas de los potreros. (Foto Oscar A. Pabón M.)

guido hacen que el enfermo abrace al "padrino", procediendo luego a atar en su tronco o en las ramas alguna prenda de vestir que haya llevado puesta el niño, dejándola allí hasta que el tiempo lo pudra.

Los padres toman cogollos o partes de la corteza de la planta, elementos con los que practican diariamente un baño a la criatura, por espacio de 7 ó 9 días, según el ánimo o mejoría del enfermo, procurando hacerlo en las horas de la tarde antes de acostarlo.

Mientras dura la convalecencia del niño los padres visitarán a diario su "compadre". También siempre que se crucen frente a él lo saludarán: buenos días, tardes y/o noches compadre Bototo.

2- Ante el árbol escogido, la progenitora del hielado improvisa un monólogo en el que hace de bautizante, madre y árbol. Así como en cualquier bautizo, se inicia con la bendición, seguidamente se saluda con la planta y la nombra su compadre, respondiendo ella misma el saludo; después le solicita alentar su hijo "yelado" contestándose: tranquila comadre que el niño se mejorará pronto.

Siguiendo la ceremonia, le quita una pieza de ropa (ej. la camisa) y la amarra al árbol de frente a donde se oculte el sol. Luego se despiden los "compadres"; y cada vez que se crucen se tendrá la precaución de saludarlo.

3- Los padres y el enfermo rezan tres Padres Nuestros alrededor del árbol, luego hacen abrazar el niño al tronco del "padrino" y le atan una de sus ropas que haya llevado puestas. Queda desde ese momento establecido el vínculo; al pasar por su frente y con respeto natural, siempre se saludará al Compadre Bototo.

Se habla que el padrino Bototo contrae el mal de su ahijado ya que cuando el niño sana, el árbol se patracea o apesta.

El poder curativo dado al árbol referido se extiende también a otro mal de los niños, se trata de la hernia del ombligo (ombligo brotado), para este caso también se recurre al compadrazgo, pero con una variación respecto al caso del hielo del difunto, ya que a cambio de amarrar la prenda de vestir, miden la longitud que alcanza el ombligo saliente en la criatura y cortan un pedazo de corteza al bototo de la misma dimensión y del lado que queda al frente de donde se oculta el sol; luego atan la cáscara con una faja al ombligo del enfermo. A medida que el árbol cicatriza en la parte de donde se cortó su corteza, el niño progresivamente se aliviará, es decir, el ombligo brotado regresa a su sitio.

Fuentes Orales: Sras. Josefa de Hortúa y Evelia Ch. de Niño

Tomado de la Revista Trocha Nº 133 Sep. 1986

Mitos y leyendas regionales

El inmenso territorio llanero está ricamente abonado por muchas historias en torno a seres fantásticos, que libre y misteriosamente deambulan por parajes y caminos, principalmente en las horas de la noche, causándole malestar a los mortales que se cruzan por sus rumbos.

Conviene aclarar, que dada la composición social de la zona orinoquense colombiana (históricamente colonizada por gentes de diversas regiones), algunos de estos "espíritus malos" o Mitos mayores son comunes en otros lugares del interior.

De otro lado y en ausencia de los anteriores, muchos caseríos, veredas y barrios cuentan con alguna historia relacionada con el miedo, es decir tienen sus propios "espantos" o Mitos menores. Ejemplos de lo anterior pueden ser "la mula del diablo" que según lo dicho por José Damián Barrios, se le apareció en el sector de La Luna, cerca a Fuentedeoro; o, "el espanto de la ceiba" leyenda propia del vecindario de Puerto Colombia, jurisdicción de Villavicencio.

Cada uno de estos cuentos de espantos y aparecidos que habitan en la cotidianidad de las comunidades orinoquenses, hecho que asegura su prevalecencia en la memoria de los pueblos a través del tiempo, son aparentemente inverosímiles para alguien ajeno al lugar y forman parte de la literatura oral, género calificado por los estudiosos dentro del folclor demosófico, que comprende el conjunto de creencias, costumbres, artesanías, etc., tradicionales de los pueblos.

Se dice que los orígenes de los misteriosos personajes, denominados popularmente como "bichos" o "aparatos", apuntan siempre hacia malas acciones (regularmente escabrosas) cometidas o en su defecto recibidas durante su vida terrena, por lo cual sus espíritus fueron condenados a errar eternamente por el mundo, cobrando forma animal o humana, en la mayoría de las veces con notorias alteraciones físicas, presentándose a sus víctimas (generalmente hombres de costumbres noctámbulas, bohemios, mujeriegos o incrédulos), a quienes horrorizan dejándolos aporreados, sin sentido y se comenta que en casos hasta muertos.

De la variada y larga lista de Espantos y Aparecidos que podría resultar si se levanta-



Ilustración de Alvaro Aguilera Lozano

ra un inventario o censo en las comunidades mestizas de la región, pueden enunciarse los siguientes:

- El Silbón
- La Bola de Fuego
- La Candileja
- La Patasola
- La Madremonte
- Los Duendes (roba niños, y barajustadores de ganado)
- Las Brujas
- El Bracademonte
- La Muelona
- El Jinete Fantasma
- El Burro sin Cabeza
- El Carro Fantasma

Seguidamente, me permito comentarles detalles sobre algunos de los extraños personajes antes relacionados.

Los Duendes

Los hay de dos clases:

-Barajustadores de Bestias: en las noches montan el ganado caballar, por lo cual los animales amanecen cansados y con las crines trenzadas.

-Robapersonas: capturan a sus víctimas llevándoselas a otros lugares. Ejemplos: cerca del pueblo de Mesetas (Meta), aparecen en el paso obligado de un caño. Se habla de dos casos de desapariciones de alumnos de la escuela del lugar; a uno lo raptaron varios días y cuando lo regresaron, el niño llegó contando de haber estado conociendo el mar. Al otro estudiante luego de mantenerlo cautivo por varios días, lo retornaron en mal estado de salud. Por tal razón y como mecanismo de defensa, los alumnos han optado por cruzar dicho paso agarrados de las manos en forma encadenada.

Otro hecho es el ocurrido en la Inspección de La Playa, cerca a Granada, en donde una tarde los duendes robaron de su casa a una niña; horas más tarde un cazador que andaba mariscando por un monte cercano al pueblo, la halló llorando en las ramas

de un árbol.

Cerrando el caso de estos personajes, la región casanareña del Cusiana (sector de Tauramena) tiene muchas historias de duendes, al punto que dicen los vecinos del lugar que la voz "Cusiana" significa "tierra de duendes".

La Bola de Fuego

Este mito tiene diferentes teorías en su origen.

Consiste en una luz roja dando la impresión de una bola de fuego, la cual viaja por las sabanas, fincas, riberas de rios, etc.; apareciéndosele a los cazadores que se encuentre por su camino.

Cuando se ve venir la Bola de Fuego hay que decir: allá va, y cuando se aleja: allá viene.

En caso de estarse acercando no se debe rezar ni echar bendiciones, sino decir palabras groseras para que se aleje. Si no se hace ésto, priva a las personas exponiéndolas a los peligros de la noche. (1)

El Bracademonte o Braquemonte

Su existencia sólo corresponde a un baladro o bramido que espanta al ganado en las cercanías del monte, y que anuncia la peste en los hatos.

Como se le atribuye la muerte de los vacunos, las gentes utilizan una calavera de vaca ensartada en un palo, que se coloca mirando hacia el monte más cercano, de donde se supone ha salido el bramido. (2)

El Silbón

Le aduce su origen a un muchacho que mató a su padre y luego se le comió las vísceras o asaduras. Cuentan que es de alta figura debido a que tiene desproporcionadamente largas sus extremidades inferiores, razón por la cual le dicen también "canilludo".

Anda ensombrerado y en su deambular emite agudos y prolongados silbos.

En la ciudad venezolana de Guanare, (Estado de Portuguesa), durante el mes de octubre se celebra un festival folclórico llanero que lleva su nombre.

La Patasola

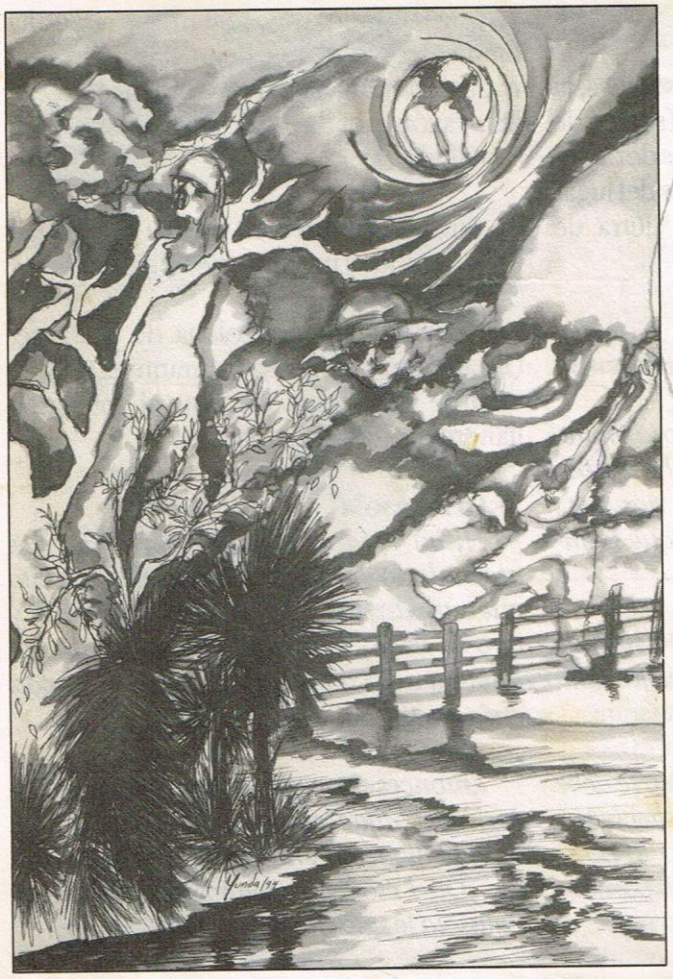
Hubo una vez en la serranía dos aserradores que tenían los entables, puesto que estaban trabajando. Había un joven y otro ya viejo. Y el viejo decía: Caramba! hubiera aquí al menos una mujer, la vida sería otra.

Entonces el joven le contestaba: no diga eso Juan porque estamos en la serranía, lejos de la civilización y nos puede salir la Patasola. ¡Que! esos son cuentos de camino, la Patasola le sale a los bobos como tú José.

Bueno, le contestó José, después no vea que te tiemblan las piernas como majerete en batea.

Pasaron los días y los dos trabajaban tranquilos; mientras que Juan pensaba en una mujer, José vivía con el problema de que les pudiera salir un espanto.

De pronto un día por la tarde venían por la pica del monte dos hermosas mujeres y llegaron al campamento. Los dos hombres estaban haciendo la comida mientras tomaban tinto.



"A la memoria del espanto de Palmarala"
(plumilla - aguada) Autora: Soraya Yunda

Las mujeres que llegaron saludaron: buenas tardes; ellos contestaron buenas tardes. La más joven llegó donde José y le dijo: ¿usted me necesita? José le dijo: nó, váyase!

Por su parte Juan ya había hecho amistad con la otra mujer. Entonces la mujer le dijo a José: tenga mucho cuidado, esta noche le toca correr mucho hasta una cruz de madera.

Se sentaron a comer; mientras que Juan estaba contento, José observaba cómo la mujer devoraba todo lo que encontraba.

Ellos dormían en un camarote. Entonces se acostaron como a las siete de la noche. José atizó el fogón y se puso a hacer la cruz mientras escuchaba que su amigo se revolcaba en la cama de arriba donde estaba con la mujer.

Se acostó y al acostarse sintió que le caían gotas de agua, raspó un fósforo y miró: era sangre de su amigo, la Patasola se lo estaba comiendo; él arrancó a correr por la pica y el bicho le decía: no corra espéreme!, pero José más corría, entonces pasó un caño y llegó a un potrero donde había ganado; al abrir el tranquero cantó un gallo y le dijo la Patasola: gracias a ese gallo que cantó y si no me lo hubiera comido!

José cayó sin sentido.

Al otro día contó lo sucedido a los dueños de la finca, fueron a buscar- los restos de Juan y no encontraron nada. (3)

La Candileja

Es una pequeña llama que aparece de rama en rama. Se apaga cuando se le amenaza con un machete. Al que no la evita lo priva.

Una de las varias versiones acerca de su origen, dice que cierto día dos comadres sostuvieron una encarnizada pelea, en la

que intervino un muchacho que era a la vez hijo de la una y ahijado de la otra. Como resultado de esta riña, los tres murieron. Desde entonces sus almas andan juntas en forma de candela.

Otra historia cuenta que tres hermanas fueron violadas, muriendo despedazadas por una banda de cuatreros.

A raiz de tan violento desenlace, los espíritus de las mujeres formaron la Candileja.

Los Pactos con el Diablo

Son compromisos satánicos que los humanos adquieren con el demonio, en los cuales éstos le endosan su alma y renuncian a la fe cristiana a cambio de obtener:

Mujeres y riquezas representadas en ganado, tierras y dinero.

En los rituales que llevan a lograr esta "negociación" se involucran gatos de color negro, los cuales son sacrificados durante los mismos.

Florentino y el Diablo

He dejado para el final a esta clásica leyenda, la cual cuenta que una noche tormentosa de parrando, en un hato llanero y luego de un prolongado contrapunteo (39 coplas por cada personaje), el primero - Florentino- vence al "mandingas", quien por estar en el duelo cantando no se da cuenta a qué horas amanece; es decir el día cogió al diablo fuera de su "mundo" y por tanto perdió.

Esta página es de carácter literario, autoría del venezolano Alberto Arvelo Torrealba, grabada en disco hace ya unos treinta años.

Los Contras

"Todo mal tiene su cura", dice un antiguo refrán, por ello la sabiduría popular -como se vió en alguna de las historias antes narradas- tiene "contras para evitar ser atacados por los espantos; dos de estas tradicionales maneras son las siguientes:

a) El ganado bovino es una buena defensa, por eso en caso de alguien hallarse en situación de peligro frente a un espanto, procurará integrarse a un rebaño de vacunos para ponerse a salvo.

b) Con bejucos se fabrican dos aros, los cuales la persona interesada introducirá por su cabeza, enlazando con uno el hombro izquierdo con la axila derecha y el otro en sentido contrario.

Fuentes Orales:

(1) Elizabeth Sierra y Oscar Velásquez - estudiantes del municipio de Restrepo. Testimonio dado por sus mayores.

(2) Franklin Antonio Aguirre: Vereda Puente Amarillo, municipio de Restrepo.

(3) Dayssy García R. - Granada (Meta)

Bibliografía Consultada:

ABADIA MORALES, Guillermo: Compendio General de Folclore Colombiano - Banco Popular, Bogotá, 1983.

PABON MONROY, Oscar A.: - Recopilación de relatos históricos en municipios del Departamento del Meta - Banco de la República Villavicencio., - Inédito - Villavicencio, 1988.

-La Patasola, en Revista Cámara de Comercio de Villavicencio Nº 3, diciembre 1989, Villavicencio.

PALMA, Milagros - La Candileja o el fuego de la venganza en pena, en Magazín Dominical de El Espectador, marzo 16 de 1986, Bogotá

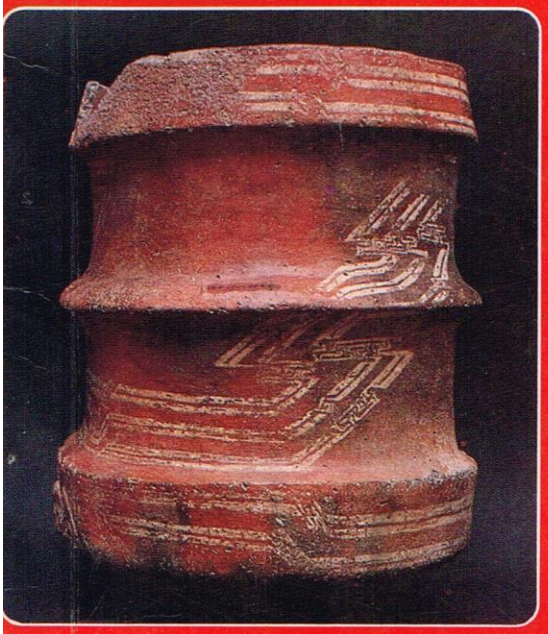
Indice

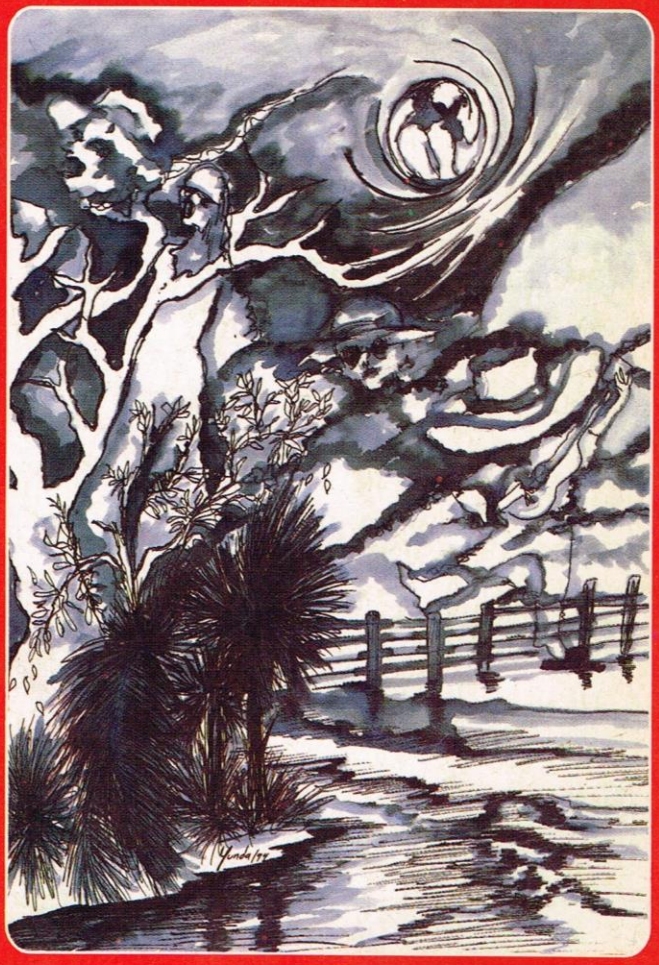
- Presentación 1
- Prólogo 3
- Introducción 5
- Las culturas Prehispánicas y su desarrollo 7
- Los Nukak - Makú 11
- Apogeo y decadencia de una ruta 13
- Tras el origen de una vía 21
- La empresa en la historia regional 25
- Agustín Codazzi: Su familia y sus vínculos con el territorio metense 29
- Hacienda "El Buque" 33
- Cuando las bombillas alumbraron a Villavicencio 37
- Puente Guatiquía 41
- "Empresa Dishington" 45
- Rasgos humanos de Bolívar 51
- Lágrimas de reminiscencias 55
- Del pitingle a la cometa 59
- El compadre Bototo 61
- San Pascual Bailón en el Llano 63
- Mitos y leyendas regionales 65

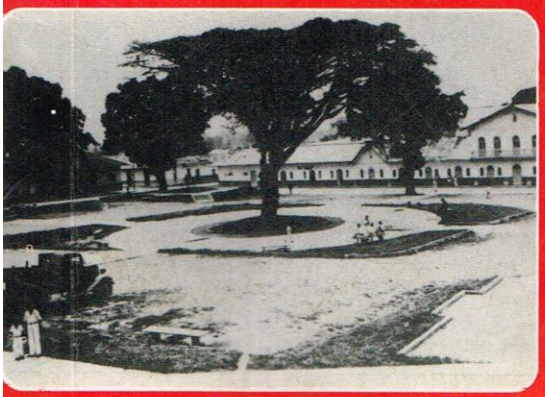


Publicación del
Instituto de Cultura
y Turismo del Meta

HISTORIAS ARREBIATADAS







OSCAR ALFONSO PABON MONROY