

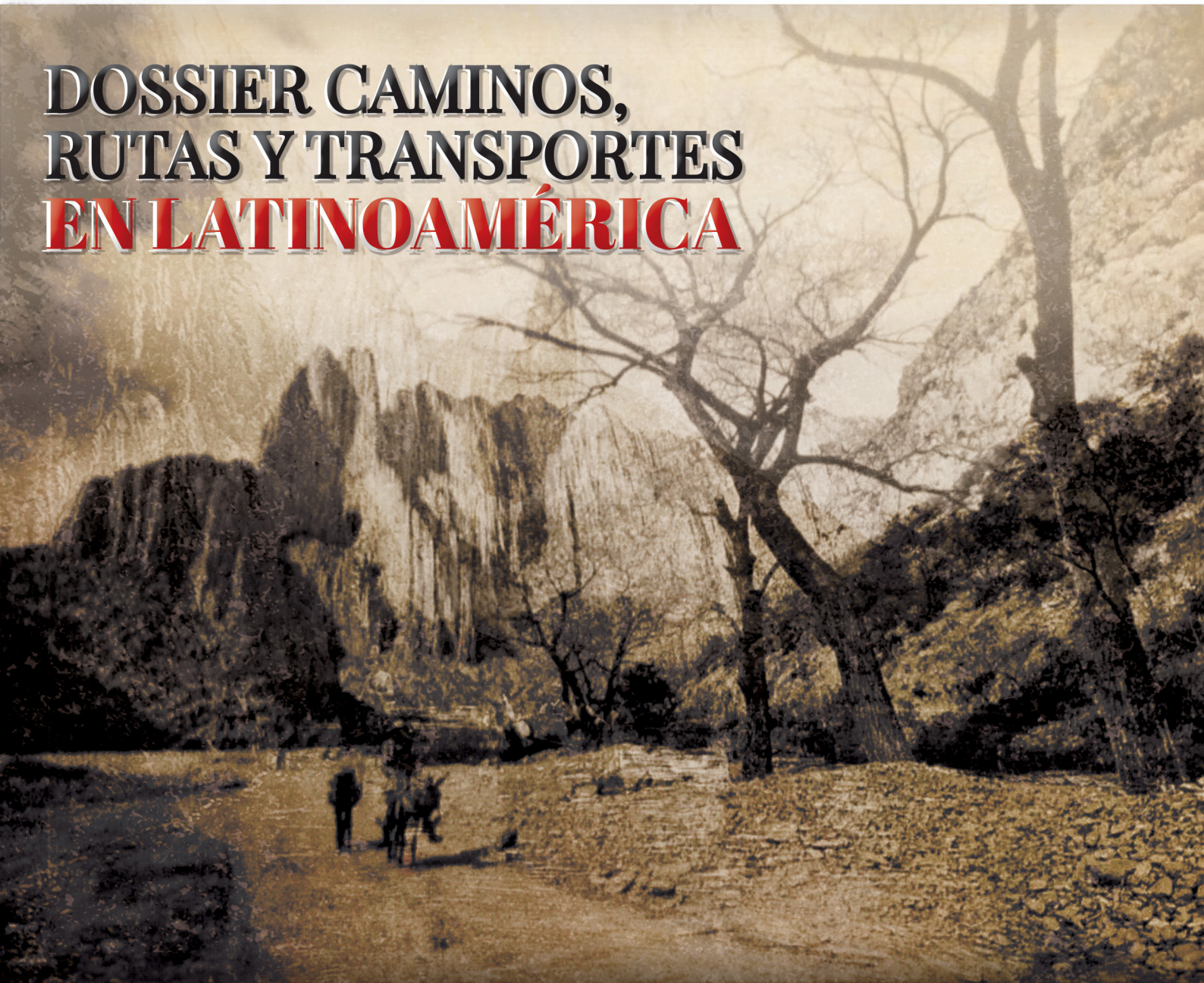
Año VI - Número 11

# HISTORIA 2.0

Conocimiento Histórico en Clave Digital

---

## DOSSIER CAMINOS, RUTAS Y TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA



900600120020

11

Año VI - Número 11

Enero - Junio de 2016

ISSN 2027-9035

Asociación Historia Abierta - AHISAB



**REVISTA HISTORIA 2.0: CONOCIMIENTO  
HISTÓRICO EN CLAVE DIGITAL, AÑO VI,  
NÚMERO 11. ISSN 2027-9035.  
ENERO - JUNIO DE 2016.**

**DIRECCIÓN POSTAL:**

Asociación Historia Abierta, Calle 41 # 19 -61. Apto. 1908.  
Bucaramanga (COL.) Teléfono: +57 (7) 6707380 Correo  
electrónico: historia20@historiaabierta.org  
Dirección Electrónica: <http://historiaabierta.org/historia2.0>

**DIRECTORA:**

Mg. Diana Crucelly González Rey, Candidata a Doctora  
en Historia por el Centro de Investigaciones y Estudios  
Superiores en Antropología Social, Unidad Peninsular,  
México, nanaplanta@historiaabierta.org

**CO-DIRECTOR:**

Mg. Joel Enrique Almanza Amaya por el Centro de  
Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología  
Social, Unidad Peninsular, Profesor de Asignatura en la  
FCSyH de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí  
joelenrique.slp@gmail.com

**COORDINACIÓN DE DOSSIER CAMINOS,  
RUTAS Y TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA  
Y EDITORA INVITADA:**

Dra. Valentina Garza Martínez, Profesora e Investigadora  
por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en  
Antropología Social, vgarza@ciesas.edu.mx

---

**COMITÉ EDITORIAL:**

Mg. (c) \* Sergio Andrés Acosta Lozano por la Universidad  
Industrial de Santander, Bucaramanga, Colombia, sergio.  
acosta.lozano@gmail.com

Dr. Juan Carrillo González por el Posdoctorado en Estudios  
Mesoamericanos, Instituto de Investigaciones Filológicas,  
Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de  
México, areamaya@yahoo.com

Dra. (c) Mg. Jessica Colín Martínez por el Centro de  
Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social,  
Unidad Peninsular, Mérida, México, jezzik03@hotmail.com

Dra. (c) Mg. Aleidys Hernández Tasco, por la  
Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil,  
aleidyshernandez@gmail.com

Mg (c) Román Javier Perdomo González, por la Asociación  
Historia Abierta, Bucaramanga, Colombia, romanperdomo@  
historiaabierta.org

---

**DISEÑO- DIAGRAMACIÓN:**

Mayra Juliana Pérez Rey. Diseñadora Gráfica.  
mayra.perey@hotmail.com

**DIGITALIZACIÓN:**

Asociación Historia Abierta - <http://asociación.historiaabierta.org> HISTORIA 2.0.

Se encuentra indexada en: Publindex, e-revistas, Dialnet,  
DOAJ y Latindex Esta revista y sus contenidos están  
soportados por una licencia Creative Commons 3.0, la cual le  
permite compartir mediante copia, distribución y transmisión  
de los trabajos, con las condiciones de hacerlo mencionando  
siempre al autor y la fuente, que esta no sea con ánimo de  
lucro y sin realizar modificaciones a ninguno de los contenidos.  
Se autoriza su distribución masiva de la publicación siempre  
de acuerdo a esta licencia. La política editorial de la revista  
Historia 2.0: Conocimiento Histórico en Clave Digital es de  
acceso abierto y gratuito en todos sus contenidos.

**PORTADA:**

Cañón de la Huasteca, municipio Santa Catarina, Nuevo  
León. Fecha: 1956 Autor: Arno Brehme, Colección: Dennis  
Brehme Publicada en Monterrey en 400 fotografías,  
Monterrey, Nuevo León, Museo de Arte Contemporáneo,  
1997, p. 8.

**LISTADO DE IMÁGENES:**

Título: Transportistas cruzando el río Santa Catarina, en el  
paraje la Huasteca, cercano a la ciudad de Monterrey. La  
República Mexicana. Nuevo León. Reseña Geográfica y  
Estadística. México, Librería de la Viuda de C. Bouret, 1910

Título: Sierra Madre Oriental y río Pílon, municipio de  
Rayones en Nuevo León.  
Junio 2008. Autores: Valentina Garza Martínez y Juan  
Manuel Pérez Zevallos.

Título: Caminos del Parque Tayrona- Colombia. Varias  
imágenes. Autora: Diana González Rey, 2016.

*El contenido intelectual  
de los artículos es  
responsabilidad de los autores.*

**EL COMITÉ EDITORIAL DE LA REVISTA AGRADECE  
ESPECIALMENTE LA LABOR DE LOS SIGUIENTES PARES  
EVALUADORES QUE ACTUARON COMO COMITE CIENTÍFICO  
EN ESTA EDICIÓN:**

<b>Doctora Catalina Castrillón Gallego</b>	Universidad Pontificia Bolivariana, Colombia.
<b>Doctor Juan Santiago Correa</b>	Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA. Colombia.
<b>Doctor Felipe Durán Sandoval</b>	Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. México.
<b>Doctor José Martín Felipe González Solano</b>	Escuela Nacional de Antropología e Historia –ENAH, México.
<b>Doctora Valentina Garza Martínez</b>	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS. México.
<b>Doctora Luz María Mohar Betancourt</b>	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS. México.
<b>Doctor Jorge Victoria Ojeda</b>	Universidad Autónoma de Yucatán. México.
<b>Dr (c) Margarita Villalba Bustamante</b>	Candidata a Doctora en Historia por la Universidad de la Sorbona, Paris 1 e Historiadora independiente. México.
<b>Dr. (c) Luis Ángel Mezeta Canul</b>	Candidato a Doctor en Historia por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS, México.
<b>Doctorante Jairo Henry Arroyo Reina</b>	Docente tiempo parcial-Facultad de humanidades Departamento de historia Universidad del Valle. Colombia.
<b>Doctorante Germán Ferro Medina</b>	Universidad Andina Simón Bolívar, Quito Ecuador y Fundación Erigaie. Colombia.

# CONTENIDO:

Año VI - Número 11 - Enero - Junio de 2016

**EDITORIAL** 06-07

---

**PRESENTACIÓN AL DOSSIER:**  
Caminos, Rutas y Transportes en Latinoamérica  
Valentina Garza Martínez. 08-12

---

DOSSIER CAMINOS, RUTAS Y  
TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA:

**CAMINERÍA DEL MAYAB**  
Ricardo Escamilla Peraza 13-35

---

**LA PRESENCIA DE CORSARIOS FRANCESES  
EN EL GOLFO-CARIBE ENTRE 1536 Y 1566.**  
Una Propuesta de Análisis Espacial  
Rodrigo Alejandro de la O Torres 36-56

---

**RUTAS AL PACIFICO. Caminos, transporte y  
comercio desde el periodo prehispánico hasta  
el siglo XIX (desde el norte de Guerrero)**  
Brígida von Mentz 57-84

---

**HISTORIA DEL TRAMO "CAMINO VIEJO"  
EN EL PUTUMAYO:**  
Importancia, Teoría y Metodología para  
Abordar el Estudio de los Caminos  
Giovanni Paolo Arteaga Montes 85-104

---



**PARTICIPACIÓN INDÍGENA EN EL  
MERCADO DE ANTEQUERA, OAXACA,  
EN EL SIGLO XVIII.**  
Alma Hernández Rugerio 105-127

---

**DESDE TOLUCA A ATLACOMULCO,  
HACIA CELAYA Y A VALLADOLID**  
Clara Elena Suárez Arguello 128-139

---

**ENTRE LA COSTA PACÍFICA,  
LA MONTAÑA Y LA LLANURA,  
COLOMBIA TAMBIÉN TIENE SUR**  
Clara Inés Carreño Tarazona. 140-157

---

**LOS CAMINOS DE LAS HACIENDAS,  
ESTANCIAS Y RANCHOS DEL NUEVO  
REINO DE LEÓN. Los Derroteros de los  
Visitadores (1626-1775)**

Valentina Garza Martínez

158-182

**CAMINOS, POBLAMIENTO Y GANADO  
ENTRE LA NUEVA ESPAÑA Y EL NUEVO  
REINO DE LEÓN: Siglos XVII y XVIII**

Ana Gabriela Arreola Menses .

183-201

**CORREISTAS, ESTAFETAS Y LÍNEAS  
POSTALES EN ANTIOQUIA  
ENTRE 1859 Y 1919**

Gustavo Adolfo Hernández Rojas

202-223

**ANTI PEATONALIDAD. Historia sobre la  
transformación de la calzada de Tlalpan**

Israel Hinojosa Baliño

224-251

TEMA LIBRE

**CONDICIONES DE VIDA Y MARGINALIDAD  
EN EL JALISCO RURAL (MÉXICO)  
A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX:**

El Caso de Jocotepec.

Francisco Javier Velázquez Fernández

252-273

HACIENDO HISTORIA DE AMÉRICA LATINA

**Entrevista al Doctor Bernardo García  
Martínez. Realizada el 17 de Diciembre de  
2015 en El Colegio de México. Ciudad de  
México.** Joel Enrique Almanza y

Jessica Colín Martínez

274-285

RESEÑAS

**GERARDO GONZÁLEZ REYES, SEÑORÍOS,  
PUEBLOS Y COMUNIDADES.**

La organización político territorial en  
torno del Chicnahuitecatl, siglos XVI-XVIII.  
México, Universidad Autónoma del Estado  
de México, 2013, 478 pp.

Marco Antonio Peralta Peralta

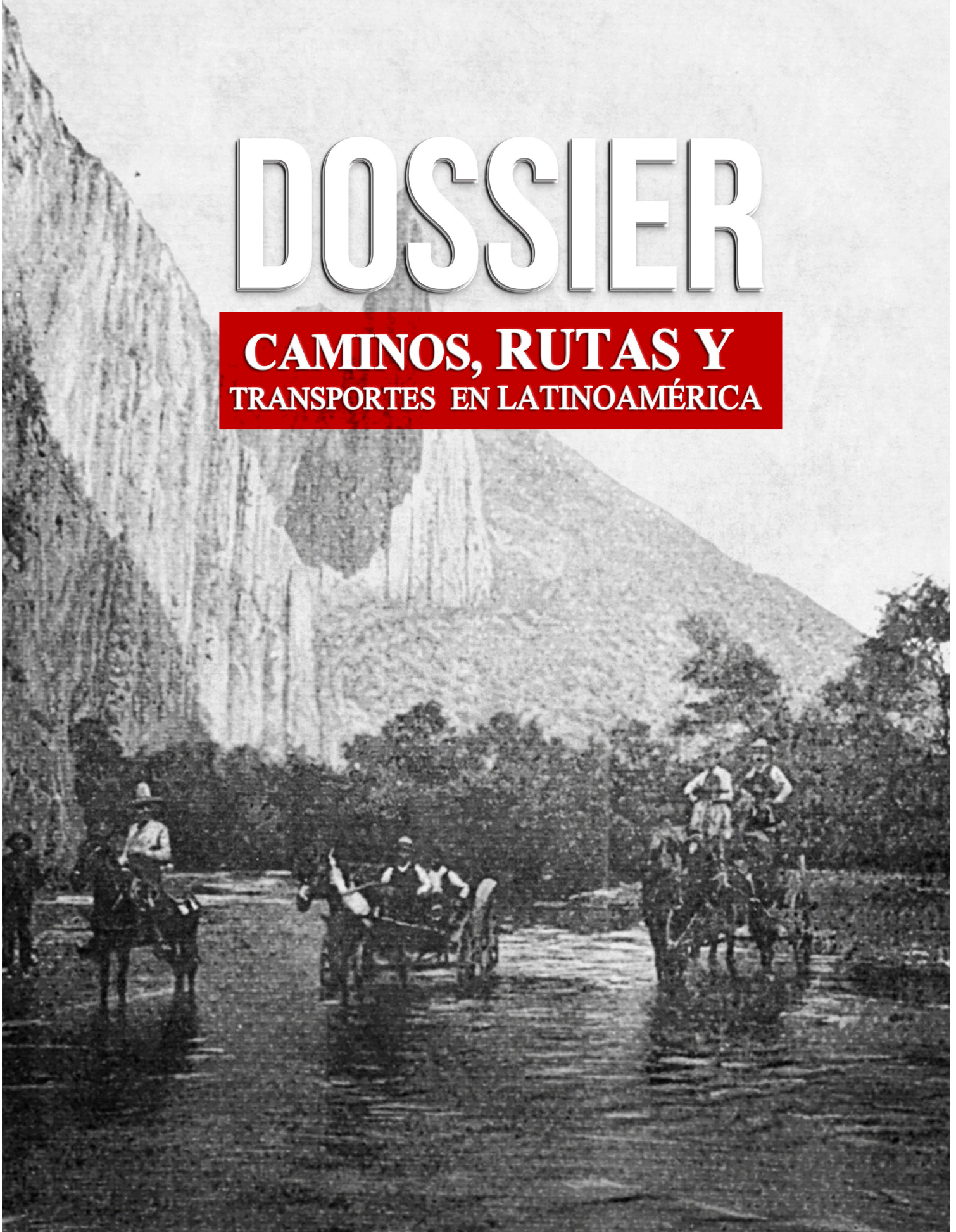
286-288



**HISTORIA 2.0**  
Conocimiento Histórico en Clave Digital

# DOSSIER

**CAMINOS, RUTAS Y  
TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA**



# ENTRE LA COSTA PACÍFICA, LA MONTAÑA Y LA LLANURA, COLOMBIA TAMBIÉN TIENE SUR.

BETWEEN THE PACIFIC COAST, THE MOUNTAIN AND THE  
PLAIN, COLOMBIA HAS ALSO SOUTH.

ENTRE A COSTA DO PACÍFICO, A MONTANHA E A  
PLANÍCIE, COLÔMBIA TAMBÉM TEM SUL.

Dra. Clara Inés Carreño Tarazona  
**Historiadora y Magíster en Historia, Universidad Industrial de Santander,  
UIS (Colombia). Doctora en Historia por la Facultad de Ciencias y Letras,  
Universidade Estadual Paulista (UNESP), Assis-SP, Brasil. Docente de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Boyacá-Tunja.**  
[clarainesct@gmail.com](mailto:clarainesct@gmail.com)

## RESUMEN

Este artículo analiza el entorno geográfico, socioeconómico y político resultante del predominio de una red extensa de caminos que articularon el territorio situado entre la Costa Pacífica hasta las Llanuras del sur de Colombia durante la primera década del siglo XX. Primero, se abordan las actividades y costumbres del espacio correspondiente a la zona litoral de Nariño. En segundo lugar, se examina el espacio que comprende la montaña y el páramo, como puntos de confluencia de los intercambios entre las tierras bajas y la Llanura. Por último, se analiza la relación entre el discurso sobre el reconocimiento del territorio para la apertura de vías y las razones diplomáticas para la protección de las fronteras. Las fuentes editadas empleadas son los apuntes de viaje por el sur de Colombia del ingeniero Miguel Triana y del ingeniero geógrafo Francisco Javier Vergara y Velasco, delegados del Gobierno de Rafael Reyes para la exploración y representación gráfica del territorio, respectivamente.

## ABSTRACT

This article analyzes the resulting geographic, socioeconomic and political environment from the predominance of an extensive network of roads that articulated the territory between the Pacific Coast to the Plains of southern Colombia during the first decade of the of the 20th century. First, it deals the activities and customs of the space corresponding to the lower region of Nariño. Secondly, it examines the Region Mountain and moor as a point of confluence of the exchanges between the lowlands and the Plain. Finally, it examines the relationship between the discourse on the recognition of the territory and diplomatic reasons for the protection of the borders. Sources edit employees are the notes of travel in the South of Colombia of the engineer Miguel Triana and geographer engineer Francisco Javier Vergara y Velasco, delegates of the Government of Rafael Reyes for the exploration and graphical representation of the territory, respectively.

## RESUMO.

Este artigo analisa o ambiente geográfico, socioeconômico e político resultante da predominância de uma extensa rede de estradas que articularam o território entre a Costa do Pacífico até as planícies do sul da Colômbia durante a primeira década do século XX. Em primeiro lugar, abordar-se as atividades e costumes do espaço correspondente à região baixa do Nariño. Em segundo lugar, examina-se a região de montanha e o páramo como ponto de confluência dos intercâmbios entre as terras baixas e a planície. Finalmente, analisa-se a relação entre o discurso sobre o reconhecimento do território e as razões diplomáticas para a proteção das fronteiras. As fontes editas são as notas de viagem no sul da Colômbia do engenheiro Miguel Triana e do engenheiro geógrafo Francisco Javier Vergara y Velasco, delegados do Governo de Rafael Reyes para a exploração e representação gráfica do território, respectivamente.

**Palabras clave:** Caminos, territorio, Costa Pacífica, montañas, Llanura, diplomacia.

**Keywords:** Roads, territory, Pacific coast, mountains, Plain, diplomacy.

**Palavras-chave:** Estradas, território, Costa do Pacífico, montanhas, planícies, diplomacia.

*Fecha de  
recepción*  
11/11/2015.

*Fecha de  
aprobación*  
16/05/2016.



# INTRODUCCIÓN

## ENTRE LA COSTA PACÍFICA, LA MONTAÑA Y LA LLANURA, COLOMBIA TAMBIÉN TIENE SUR.

El Océano Atlántico y en su lugar la Costa norte colombiana representaron el eje comercial más importante que durante siglos permitió un incipiente intercambio y una corta expansión de la economía colombiana. Dos polos disputaron por mucho tiempo su hegemonía: Cartagena y Barranquilla. Cartagena, la ciudad amurallada, dueña de un imponente cerro llamado de la Popa en cuya cumbre “vigilaba y dominaba el horizonte un majestuoso convento y desde donde se dirigía la vista hacia un amplio puerto”; contribuyó con gran dinamismo a ser la ciudad que recibía y despachaba los diversos productos nacionales y extranjeros. Con todo, la grandeza y majestuosidad de este centro comercial redujo su importancia al compartir las actividades portuarias con Barranquilla<sup>1</sup>. A orillas de una ciénaga que dirigía uno de sus brazos al Magdalena, creció la ciudad de Barranquilla, la que fue sin duda el primer puerto del país. Posiblemente su cercanía a la principal arteria fluvial permitió que esta ejerciera mayor influencia sobre Cartagena<sup>2</sup>, a pesar de haber sido siempre una ciudad poco atractiva y bastante cenagosa dada las precariedades de su posición geográfica<sup>3</sup>.

Sin embargo, Colombia no sólo poseía estas zonas costeras. Al sur del país en la confluencia de las tres cordilleras al suroeste y en las Llanuras y selvas al sureste, se extendió una amplia zona que abarcó diferentes tipos de climas y suelos<sup>4</sup>, lugares completamente aislados, pero con vida propia. Olvidados y desatendidos por el Gobierno, los territorios del sur de Colombia llegaron a considerarse parte ajena de nuestro país, hasta el punto de reconocerse los mismos habitantes como componentes anexos al vecino país Ecuador.

Iniciando el siglo XX, el Presidente del Gobierno Rafael Reyes contempló la necesidad de dominar las extensas áreas ocupadas por “salvajes”. Para ello, propuso el envío de misioneros y patrullas armadas, para conquistar aquella parte del territorio nacional y aprovechar la mano de obra de su población no sólo en la explotación de los recursos silvestre, agrícolas o de transporte interno, sino además en la protección de las fronteras<sup>5</sup>. Igualmente, el Presidente inició el proyecto de explorar el sur del país con el

<sup>1</sup> Francisco Javier Vergara y Velasco, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales, 1901* (Bogotá: Publicaciones del Banco de la República/Archivo de la Economía Nacional, t. I - II, 1974) 612.

<sup>2</sup> Muriel Laurent, *Contrabando en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2008) 413-417. Juan Santiago Correa, “El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla, 1865-1941”, *Revista de Economía Institucional*, 14. 26 (2012) 241-242.

<sup>3</sup> Vergara 631.

<sup>4</sup> Vergara 199.

<sup>5</sup> El argumento fue expuesto en una conferencia en Río de Janeiro en el año de 1907 por el enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario, Rafael Uribe Uribe. Gabriel Cabrera

fin de integrar el territorio e indagar la posibilidad de un camino práctico y viable que uniera el territorio nariñense, más exactamente Tumaco sobre la Costa del Pacífico, con el Putumayo. Desde ese momento, asigna al ingeniero Miguel Triana el trabajo de exploración<sup>6</sup> y emplea la importante obra cartográfica del ingeniero geógrafo Francisco Javier Vergara y Velasco.

Este artículo examina aquellas impresiones, experiencias y conocimiento obtenidos por dichos ingenieros durante sus expediciones, en el cual la línea del camino, los accidentes topográficos y las distancias presentes en sus informes demuestran la importancia de establecer el dominio territorial por parte del Gobierno de Rafael Reyes<sup>7</sup>, quien además estableció una política de construcción de carreteras financiada por capitales domésticos<sup>8</sup>. Lo que se pretende es realizar un breve recorrido por aquel sur colombiano, por el fin del país o por el inicio del mismo, bajo la atenta mirada a los apuntes de viaje de dichos personajes. El propósito es analizar cómo el territorio del sur de Colombia, con su riqueza mineral y vegetal producto de la fecundidad del suelo, así como las diferencias climáticas a causa de la confluencia o cruce de las montañas y las Llanuras con los caminos provenientes de la Costa Pacífica o viceversa, fue reconocido a partir de la relación materialista entre el discurso civilizador y las formas de intercambio de productos, las condiciones de vida de sus habitantes y la permanente circulación.

Es importante aclarar que, los caminos no eran vistos por sí solos como líneas que cruzaban terrenos y dividían cerros. Las posibilidades de su permanencia en el tiempo no dependían solamente de la estructura física que los componía; era imposible que su utilidad y duración estuvieran delimitadas exclusivamente por la piedra y el cascajo. El sentido del camino dependía también de arrieros, mulas, caballos, comerciantes, viajeros y mercancías, que lo determinaban, fijándolo en el suelo a través de las huellas de su constante ir y venir. Con sus propósitos y urgencias inyectaban en su curso la más amplia red de relaciones. Desde este punto de vista se le puede dar un enfoque al movimiento que daba vida a los caminos. Pero ¿en qué momento el camino genera una dependencia con los hombres y las tierras que los circundan?<sup>9</sup>

Se habla de dicha dependencia, teniendo en cuenta el concepto de “trama polifónica”, como la concentración de las diversas características que encierra la construcción de caminos. Es decir, no solo se reconocen las técnicas constructoras, también se utilizan los diversos significados y símbolos que los grupos sociales tejieron alrededor de su espacio como un conjunto de relaciones para facilitar el control de la

---

Becerra. “Los diplomáticos colombianos y la nacionalización de la Amazonia”, *Memoria & Sociedad*, 11. 22 (2007) 53.

6 Miguel Triana, *Por el sur de Colombia. Excursión pintoresca y científica al Putumayo* (Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura colombiana/ Prensa del Ministerio de educación nacional, 1950).

7 En su corto paso por el Ministerio de Fomento Rafael Reyes se ocupó principalmente por el tema de la falta de caminos y la interconectividad fluvial entre el territorio colombiano y los países vecinos. Esta inquietud fue el resultado de sus exploraciones por el Amazonas y la navegación por los ríos fronterizos con Brasil y Perú, particularmente por el río Putumayo. David Ramírez Palacios, “Rafael Reyes e o rio Putumayo ou Içá”, *Terra Brasilis*, 5 (2015) 4-9.

8 Con el fin de transformar los caminos rudimentarios en vías modernas, se necesitaron varias Leyes y grandes recursos de inversión interna. Así, luego de la Guerra de los Mil Días en el gobierno de Reyes se inició una política de construcción financiada principalmente por capital nacional, concentrando los esfuerzos, principalmente, en la construcción de ferrocarriles. Gutiérrez Flórez, Felipe, *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*. (Medellín: Universidad Nacional, 2012) 170.

9 Carreño, Clara, *Las vías de comunicación entre Santander y los Llanos: el camino hacia Casanare, segunda mitad del siglo XIX*. (Trabajo de grado de Maestría. Universidad Industrial de Santander, 2010) 20.

región, como lo proponen Orián Jiménez y Felipe Gutiérrez<sup>10</sup>.

## LA COSTA PACÍFICA SUROCCIDENTAL

A nivel del mar, se ubicó un mundo ajeno a la zona Andina colombiana. Un lugar entre el Océano Pacífico y la cordillera occidental, área importante pero excluida, y en ella un pequeño puerto: Tumaco. Ubicado en la zona baja, hacia donde llegaban o tributaban sus aguas los ríos principales que desde las cordilleras traían sus aguas al mar, fue un lugar habitado por personas de pintoresca semblanza africana quienes durante años convivieron en un medio fértil, entre un productivo océano y una copiosa tierra. La yuca y el plátano crecieron en medio de pocos habitantes, y la pesca se desarrolló en abundancia. Se destacó la riqueza mineral que ejerció un papel importante en la economía de dicho espacio costero, debido a que la extracción del oro fue la única forma de intercambio comercial entre sus habitantes, la zona Andina y Pasto, muy a pesar de lo rudimentario y atrasado de su técnica.

El puerto de Tumaco fue por mucho tiempo la opción más utilizada por la conexión a través del río Patía con el sitio de Barbacoas, asiento minero desde el siglo XVIII. Este lo conectaba, con el camino hacia la meseta de Túquerres, para más adelante unirse a la cordillera oriental e incursionar en los Llanos Orientales del territorio colombiano. Canoas y vapores a pequeña escala recorrían cada día la misma ruta que partía desde el puerto de Tumaco siguiendo la playa hasta encontrar la bahía de Salahonda, puerto de aduana en donde desembocaba el río Patía<sup>11</sup>. La importancia del río desde su nacimiento en inmediaciones de Popayán<sup>12</sup> hasta su fin en el Océano Pacífico desempeñó una fuerte y clara influencia en los habitantes de la zona: en primer lugar por el rompimiento<sup>13</sup> de la cordillera occidental, convirtiéndolo en el principal agente provincial del progreso intercordillerano. En segundo lugar su unión con el río Telembí, permitió el rápido acceso desde la Costa hacía el sitio de Barbacoas. Dicho recorrido llevaba hasta la ciudad de Pasto, población que junto a la de la meseta de Túquerres destacaban por la profusión de productos agrícolas y la riqueza vegetal, debido esencialmente a la ubicación en una de las mayores alturas del país<sup>14</sup>.

Si bien, la vida en Tumaco estuvo determinada al medio marítimo y a la tagua, una semilla extraída de forma abundante en áreas vecinas<sup>15</sup>, fue el mar el que representó para sus habitantes abastecimiento de las necesidades más inmediatas y sobre todo el medio de transporte indispensable para el intercambio comercial. La naturaleza les proveía de los elementos necesarios para su vida diaria, razón por la cual la guadua,

<sup>10</sup> Orián Jiménez; Felipe Gutiérrez, “Caminos, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”, *Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, eds. Orián Jiménez; Edgardo Pérez y Felipe Gutiérrez. (Medellín: DIME-Universidad Nacional, 2005) 49-51.

<sup>11</sup> El río Patía desemboca aproximadamente 7 leguas al norte de Tumaco.

<sup>12</sup> Triana 30.

<sup>13</sup> Entre la bifurcación de la Cordillera Occidental y la Cordillera Central se originaba el río Patía, cuyo gran caudal abarcaba gran parte de las Llanuras en medio de caños, esteras, brazos y manglares cuyos humedales dependían de la interacción entre las aguas dulce y salada. Vergara 485.

<sup>14</sup> Guillermo Sosa, “Redes Comerciales en las Provincias suroccidentales de Colombia, siglo XIX”. *Historia Crítica*, 26 (2003) 101.

<sup>15</sup> Claudia Leal León, “Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940”, *Historia Crítica*, 30 (2005) 40.

el caucho, la chonta fueron incluidos en la construcción de sus viviendas. El “sosiego” del Pacífico ejerció una importante influencia sobre los habitantes de Tumaco, hasta sus orillas llegaban los vendedores de frutas, pescado y cosechas provenientes de las esteras del interior de las Llanuras. La panela de sus insignificantes trapiches también fue transportada hacia la orilla del mar.

Los productos del interior venían a través de la vía fluvial y los artículos extranjeros por la vía marítima gracias a las corrientes del Océano. Sin embargo, la vida en Tumaco fue bastante precaria, la insuficiencia de dehesas y cultivos solo permitió para el consumo diario y para depender día tras día de las bondades del clima. En época de invierno las mareas altas frenaban el comercio<sup>16</sup> y el cauce del río Patía acometía con impetuoso movimiento las embarcaciones dirigidas hacia el interior del territorio. Asimismo, el puerto de Tumaco evidenció la introducción de mercancías de contrabando, dada la amplia extensión de su territorio y las conexiones con el interior de la cordillera que ofrecía múltiples posibilidades para el fraude<sup>17</sup>.

## La circulación y el intercambio

Después del puerto de Tumaco, la boca del río Salahonda, era el inicio de una larga travesía hasta Barbacoas, paso obligatorio en el camino hacia el interior andino. A partir de la desembocadura del río Patía el largo trayecto se realizaba por medio de dos vapores “El Nariño” y “El Tumaco”. Salahonda, también dependió de la proximidad entre la vía fluvial y la vía marítima, estableciendo el punto de entrada y salida del comercio proveniente de la cordillera y del Océano. Según Triana, esta posición privilegiada era un indicador para instalar allí una Aduana o puerto para el progreso del Departamento de Nariño<sup>18</sup>.

La subsistencia de los habitantes de las orillas del río Patía giraba en torno a su cauce. Hombres, mujeres y niños habitaban en toda la extensión de sus ensenadas, construyendo sus barbacoas para evitar la humedad del suelo entre el variable movimiento del río y entre sus pequeñas pero profusas plantaciones de caña de azúcar, cacao, yuca, arroz, plátano,<sup>19</sup> y bosques baldíos vírgenes, cargados de cocoteros, taguales, caucheras, maderas finas y odoríferas. La ubicación a orillas del río les aseguraba su libertad e independencia y sobre todo el fácil acceso al comercio fluvial. El río fue el espectador más próximo e influyente de las actividades y costumbres de sus habitantes. El reflejo de las fogatas nocturnas y el ruidoso sonido de los tambores, la marimba y el teclado de chontas en medio de radiantes y ostentosos círculos humanos ejemplificaban en medio de las danzas el recuerdo de sus ancestros. Lo anterior se mezclaba con la rápida aceleración urbana y la formación de nuevas clases sociales, resultado de los recursos provenientes del comercio de la tagua<sup>20</sup>.

<sup>16</sup> El problema radicaba principalmente en los lugares para fondear. El puerto de Tumaco representaba el error y descuido cometido por las autoridades competentes, en cuanto a la mejora y dotación de los puertos del Océano Pacífico y de los ríos que en él desembocaban. A lo cual se sumaba la disparidad del clima; en épocas de invierno el crecimiento de las aguas imposibilitaba el desplazamiento seguro por sus caudales, mientras que durante el verano, al bajar el nivel de las aguas tanto las canoas como los vapores quedaban enterrados en los bancos de arena. Estos factores tan elementales inmovilizaban durante días, quizá meses las escasas actividades comerciales de esta zona costera con el centro del país.

<sup>17</sup> Laurent 373-375.

<sup>18</sup> Triana 43, 44.

<sup>19</sup> Triana 48.

<sup>20</sup> Leal 48-51.

El medio geográfico también fue una condición necesaria para la circulación de mercancías y hombres. Como lo describió Vergara y Velasco, las cordilleras abrieron espacio a numerosos afluentes que descendían a hondonadas o depresiones sobresalientes, separadas por densos ramales que se desprendían de la cordillera central. Estas hoyas interandinas húmedas y ardientes determinaron las costumbres de los habitantes que en ella se establecieron, aprovechando las corrientes fluviales que acentuaban el transporte y el intercambio de los diversos productos provenientes de las provincias cercanas<sup>21</sup>.

Por su parte, Barbacoas no sólo fue un pequeño puerto fluvial desplegado sobre el río Telembí. La organización de su espacio se hizo en torno a tres diferentes aspectos de gran significado en la vida cotidiana de sus habitantes: el río, el camino y las minas. En primer lugar estaba el río Telembí el cual extendía sus fructíferas aguas sobre la barranca de tierra rojiza, sobre el borde de las barbacoas. Al río llegaba buscando la salida desde el centro de la población una callejuela o canal empedrado proveniente del aglutinamiento de viviendas de madera que rodeaban la rudimentaria armazón de una iglesia. El río generaba la mezcla de un sinnúmero de habitantes, de abundancia de canoas, los perseverantes pescadores y de pequeños asiduos visitantes que calmaban en las profundidades del agua la ardiente temperatura que abrazaba sus pieles oscuras<sup>22</sup>.

En segundo lugar, entre la cordillera y el Océano Pacífico, el poblado de Barbacoas era el punto de intercambio<sup>23</sup> y de descanso de los viajeros y comerciantes. El camino en ese lugar daba su pauta de inicio pero también fijaba el punto de llegada. En este camino confluían dos diferentes tipos de habitantes, los denominados “cantaranos”<sup>24</sup> como fueron llamados los provenientes de la sierra y del altiplano y los mineros habitantes de las tierras bajas y calurosas quienes veían en “los serranos unos seres blancuzcos y friolentos”. Se trataba de dos polos opuestos, dos pueblos paradójicos, que a pesar de sus diferencias se complementaban, se apoyaban y se prestaban servicio mutuo. El negro, el habitante de Barbacoas compraba con el escaso oro que con sus rústicas herramientas extraía de los aluviones, los productos agrícolas que traía consigo el blanco. Este, procedía de la serranía, particularmente de Pasto, sitio principal para la distribución de los productos agrícolas que abundaron en las altiplanicies, “en las tierras más altas”<sup>25</sup>.

Asimismo, fue preponderante la rivalidad entre las diferentes poblaciones que buscaban la posibilidad de convertirse en el paso privilegiado para encontrar una salida al puerto de Tumaco y conectarse con el Océano Pacífico. Sin embargo, solo dos trayectos fueron claramente vistos como adecuados para lograr acceder a Tumaco: el primero era el camino que de Pasto se dirigía a la boca de Salahonda; pasando por Barbacoas y logrando a través del río Patía descender hacia la desembocadura de este en el Océano Pacífico. El segundo recorrido se refería a la salida desde Pasto y Túquerres en la Cordillera Occidental, siguiendo el curso del río Güisa y descendiendo a la Costa mediante una recta que unía aquel con el río Rosario el cual desembocaba en inmediaciones de Tumaco. Los dos caminos impulsaron variados intereses, sin embargo la ruta cuya intersección era Barbacoas logró por mucho tiempo mantener su importancia en el trazo económico entre el interior y la Costa. Asimismo, la cuenca del Patía y los lugares ubicados a su alrededor mantuvieron su independencia y su fuerza

21 Vergara 163.

22 Triana 51-52.

23 A principios del siglo XX, el barco de vapor y el camino de herradura indicaron un progreso significativo, sin embargo, dadas las circunstancias de cada espacio las distancias limitaban y obstaculizaban el avance. Por ello aún se podían encontrar casos en donde los hombres y las mercancías eran transportados a través de las cordilleras por indios cargueros y en los ríos los bogas prolongaban cada vez más sus tareas.

24 Triana 52.

25 Triana 53.

de atracción como núcleo, enlace y escalón indispensable para que el comercio circulara por esta zona<sup>26</sup>.

El medio de transporte terrestre iniciando el siglo XX continuó siendo la mula. Incluso los caminos se destacaron por su construcción precaria, en medio de cruce de torrentes, peñascos y áreas selváticas que al igual que veinte años atrás dilataban la circulación del comercio. Igualmente las lluvias en las zonas boscosas y húmedas mantenían siempre en un lodazal los caminos, debilitando el progreso del territorio y entorpeciendo lentamente los negocios entre las franjas intercordilleranas<sup>27</sup>. No obstante, entre la hoya del río Patía y la hoya del río Telembí se alzaba imponente el “Páramo de Chimangual”, sitio de conexión para el comercio entre Barbacoas y la cordillera Andina, además, punto obligatorio para la circulación comercial entre la mesa túquerreña y Pasto<sup>28</sup>. Pese a estas importantes características de ubicación geográfica, Barbacoas no logró superar las consecuencias de la disminución de la actividad minera, advirtiendo un estancamiento y manifestaciones migratorias que buscaban nuevas oportunidades en otras poblaciones como Tumaco<sup>29</sup>.

Con todo, Barbacoas fue un enlace, una senda trajinada durante siglos entre el océano y la cordillera, un núcleo social con una gran fuerza de atracción como centro minero. Allí, los caminos eran similares a canales que movían o activaban la circulación de los productos y facilitaban su conducción a los diversos centros comerciales. Vías amoldadas a la configuración del suelo que en caso de dificultades eran reemplazados por pequeños puertos de fácil acceso. La industria era activa, básicamente de tejidos, sombreros de lana, alpargatas, cabuyas, canastos, mochilas, costales, esteras, entre otros y cuyas fábricas se encontraban principalmente en las casas<sup>30</sup>.

En tercer lugar, se destacaron las minas de Barbacoas, espacios con gran influencia en la zona a pesar de su continua decadencia por la falta de recursos y por el uso de herramientas rudimentarias, que según los observadores, reducía su desarrollo económico en comparación con otras áreas mineras del país. No obstante, la población de Barbacoas giraba en torno a la mina. Su localización definida varios metros a la redonda, circundaba el pueblo y sus habitantes, así como determinaba la vida diaria de los trabajadores que veían en la misma el medio para la subsistencia de sus familias. En otras palabras, la mina fue un pequeño mundo representativo y atrayente, cuya marcada centralidad impidió el crecimiento de las actividades agrícolas, pasando a depender para su subsistencia de la red de caminos vinculada con las poblaciones vecinas<sup>31</sup>.

El camino de Barbacoas, se constituyó en la vía más importante para la comunicación y transporte de los productos agrícolas básicos para el sostenimiento de las minas, dependiendo de las tierras bajas y calientes de la Costa del Pacífico, el Valle del Patía y las ciudades de clima frío como Pasto y Túquerres. Comúnmente dichas relaciones comerciales entre dos zonas climáticas muy diferentes evidenciaban la mezcla y el desafío humano que caracterizaba a sus habitantes, dado particularmente por la demanda de abastecimiento de las necesidades básicas. En la mayoría de los casos los centros comerciales de las diferentes zonas se veían frustrados por las disparidades de los terrenos, siendo el fomento de caminos un proyecto fundamental pero casi

<sup>26</sup> Triana 63-66.

<sup>27</sup> Triana 30.

<sup>28</sup> Triana 78.

<sup>29</sup> Oscar Almario García, “De lo regional a lo local en el pacífico sur colombiano, 1780-1930”, *Historelo*, 1. 1 (2009) 97.

<sup>30</sup> Vergara (t. I) 777-778.

<sup>31</sup> Triana 52.

siempre aplazado. Por ello el tráfico local tendía a ser limitado, lento, dependiente de las circunstancias y del paso de los viajeros, que finalmente eran quienes trazaban los caminos. Así, el tránsito de generación tras generación contribuyó a la apertura de los caminos llamados “espontáneos o de trazo brutal”<sup>32</sup>.

## CAMBIA EL CLIMA: LA MONTAÑA Y EL PÁRAMO

A cada paso de mula, el camino se iba tornando más empinado y a cada peldaño más se alejaba la planicie y con ella el color oscuro de la piel, el bullicio y la plácida vida que rodeaba el ambiente marítimo. El camino de recuas y de cargueros permitía el cruce de viajeros y cargamentos en los diferentes puntos de descanso o pequeños caseríos que destacaban a lo largo del camino. A cada paso el indio que con su gran atavío descendía por las laderas de las montañas chocaba con el igual, que deprisa ascendía llevando consigo los productos comestibles que las tierras bajas le ofrecían. Cambia el clima y cambian las costumbres; las viviendas empotradas entre las montañas van adquiriendo una apariencia más organizada. Según la mirada de los ingenieros, del tambo y la ensenada se trasladó al refugio del frío, a las ruanas, a los sombreros de fieltro, a la indiferencia y el desdén propio de las tierras altas y de las abruptas cordilleras cubiertas de niebla, lloviznas constantes, impetuosos vientos en medio de cruces ocultos y sinuosos caminos compatibles con la nostalgia y con el silencio de las montañas<sup>33</sup>.

En aquel lugar, los pobladores construyeron caminos en las zonas montañosas y de condición paramera para lograr una comunicación con los valles interandinos y aclimatarse a las nuevas regiones calientes que les ofrecían variedades de productos muy diferentes a los encontrados en sus páramos como el café, cacao y caña de azúcar provenientes de los Llanos<sup>34</sup>.

Sobre esta zona montañosa, el páramo se constituyó en el paso obligado del viajero a través de caminos desiguales y accidentados, pero de uso continuo para el tráfico de mercancías y productos de las tierras altas. El páramo era reconocido como un lugar inhóspito, como un espacio vacío, lúgubre, escaso en vegetación y ubicado en una montaña desierta y con poca población. No obstante, en el pie del páramo aproximadamente a 2.400 metros se daba inicio a las tierras frías<sup>35</sup>, en cuyo suelo permanecían algunos habitantes. Los indígenas y algunos colonos acostumbrados a las características agrestes de las montañas llevaban una clase de vida un poco más lenta, difícil pero destinados a sobrevivir en medio de gran abundancia de productos propios de dichas tierras. Esta profusión de productos fue descrita para los primeros años del siglo XX por Miguel Triana como una “variedad infinita de frutas, pastos tiernos y jugosos, leche rica y abundantísima y un clima frío y seco, (que) hacen del cuenco pastuso un famoso criadero de la especie humana”<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> Triana 149.

<sup>33</sup> Triana 69, 70.

<sup>34</sup> Triana 206. A mediados del siglo XIX, la Comisión Corográfica describió la economía de los Llanos como pequeñas explotaciones de tipo familiar dedicadas a la cría de ganado y a la diversidad de cultivos como maíz, yuca, plátano, arroz, algodón, caña de azúcar y cacao. Carl Langebaek, et. al, *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2000) 49.

<sup>35</sup> Vergara 429.

<sup>36</sup> Triana 95.

## Pasto: la ciudad de la frontera

A comienzos del siglo XX, Pasto se constituyó en una población dependiente de los centros comerciales vecinos, como otras tantas zonas del suroccidente colombiano que iniciando el siglo estaban orientadas a un pequeño comercio limitado, o simplemente destinadas a traspasar la frontera ecuatoriana de la cual se sentían más vinculadas. Las complejas vías de comunicación y los tipos de transporte utilizados no siempre fueron una barrera para la salida de los productos agrícolas ni una de las causas que impidieron el desarrollo de estas zonas fronterizas<sup>37</sup>. A menos que se compararan con las vías de comunicación entre las regiones del centro del país, las cuales se encontraban beneficiadas por dos arterias principales: la navegación en el río Magdalena y el ferrocarril que permitían el rápido acceso hacia los puertos de exportación:

La cordillera de nevados perpetuos y volcanes que iluminan las noches ecuatoriales, es la barrera formidable que a los colombianos, como a las demás nacionalidades del Pacífico, nos separa de la posesión y disfrute de nuestra posesión oriental, abundante en riquezas. Todos los pueblos (...) como Santander, Boyacá y Cundinamarca (...) más o menos han procurado vencer la barrera con ferrocarriles, caminos o senderos practicables (...) solo Nariño anda todavía por las trochas de los cascarilleros de antaño, a lomo de indio<sup>38</sup>.

Según Miguel Triana, las consecuencias del distanciamiento de Pasto con el centro del país, estimularon la carencia de “noción de patria”. Esa es la razón que explica la exploración encomendada a Triana con el fin de reducir los efectos de dicha desintegración y fortalecer los vínculos entre el Gobierno y los espacios correspondientes al sur del país, particularmente en la frontera, habitada en su mayoría por grupos indígenas<sup>39</sup>.

Con relación a dicha zona de frontera, sobresalió la población indígena natural de la zona montañosa, que conservaba características muy particulares de sus antepasados, como su apariencia frívola, paciente e indiferente, sus hábitos ante el trabajo, la entrega a sus deberes inmediatos y sobre todo el contacto directo con la tierra, cultivando y cuidando animales. Dentro de sus actividades cotidianas se hallaba también el oficio de carguero, práctica que había heredado y que le permitía sostener a los miembros de su núcleo social. Así, con alpagatas y cinturón llevaba a cuesta cargas y hombres, pobladores de diferentes climas y puntos de la frontera con Ecuador<sup>40</sup>.

Dichas actividades fueron frecuentes, en un espacio donde los costos de construcción elevados, la falta de financiamiento y los escasos estudios técnicos, dificultaron la construcción de caminos para el crecimiento y distribución de los mercados locales<sup>41</sup>, impidiendo que la abundancia agrícola de la zona sur colombiana se expandiera copiosamente al centro y norte del país. Ocasionando que los cultivos y sementeras aglomeradas en los terrenos quebrados de los poblados pastusos se limitara solamente a su propio sustento y al intercambio con otros espacios muy cercanos e igual de aislados. El espacio dedicado a los cultivos se asemejaba a una rueda cuyo eje

37 Joaquín Viloria de la Hoz, “Economía del Departamento de Nariño: ruralidad y aislamiento geográfico”, *Documentos de trabajo sobre economía regional*, 87 (2007) 9.

38 Triana 146.

39 Triana 85.

40 Triana 141.

41 María Teresa Ramírez, Álvaro Pachón, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX: una descripción desde el punto de vista económico* (Bogotá: FCE, 2006) 56-59.



principal se encontraba parcialmente constituido por la casa de habitación. Humildes viviendas y casas indígenas pertenecientes a los diferentes pueblos de Pasto; escondidas dentro de las cuencas recónditas de la montaña y asemejadas a sus propios dueños silenciosos, hostiles y huraños. Pero lo suficientemente trabajadores; cuyos usos y costumbres estaban enfocados a la vida austera y desafiante de las cordilleras:

Por el camino encajonado entre altos barrancos de corte amarillo, baja el indígena a la ciudad los viernes y los martes, días de feria. Van en fila con sus pantalones anchos y sus ponchos largos, conduciendo a la plaza sus productos excelentes y baratos, humildes y cabizbajos y silenciosos entran a la ciudad y salen de ella por la tarde, con el poncho al hombro y la gorra arriscada, produciéndose en alta voz temas de una filosofía incomprensible<sup>42</sup>.

Para Triana, las ciudades de Pasto, Túquerres e Ipiales estuvieron directamente incomunicadas con los territorios pertenecientes a las áreas selváticas del Putumayo y Amazonas<sup>43</sup> debido a que la cordillera central impedía el tránsito entre el Océano Pacífico y los Llanos Orientales colombianos. Señaló que, si bien dicho lugar fue propicio para los abundantes cultivos que se fueron distribuyendo a lo largo y ancho de las elevaciones montañosas, particularmente esta zona de clima frío no reflejó un desarrollo económico ingresando al siglo XX. De ahí, las medidas adoptadas para desafiar el atraso y el aislamiento por parte del Gobierno local y central al enviar comisiones o empresas encargadas para realizar actividades de exploración científica en el territorio. Sin embargo, el poco esfuerzo y el desinterés en el envío del dinero necesario para la construcción de caminos y recursos corroboraron el rezago de esta zona y en general de Colombia frente a otros países con un grado menor de desarrollo y con una topografía similar como el caso de Ecuador, Perú y Bolivia<sup>44</sup>.

Rodeando a la ciudad de Pasto entre las cordilleras occidental y central se localizaron las ciudades de Túquerres e Ipiales. Estos espacios geográficos estaban sumergidos dentro de las cordilleras como raíces dispersas, bañados por abundancia de ríos, riachuelos y quebradas. Entre estos se destacó el río Guáitara<sup>45</sup>, descrito por Vergara y Velasco como un afluente caracterizado por lo “salvaje de su lecho y lo precipitado de su curso”<sup>46</sup>. La ciudad de Túquerres, situada sobre una de las colinas de la también denominada mesa tuquerreña, fue un lugar especialmente dedicado al cultivo y a la abundancia de pastos destinados en su gran mayoría para la alimentación del ganado y los rebaños. A pesar de la baja temperatura y de la dureza del frío, la localización del poblado en esta meseta permitió a sus pobladores la oportunidad de poseer grandes parcelas de tierras muy fértiles, cuyos cultivos y siembras sirvieron de sustento para sus familias. Por ello, la riqueza de los habitantes de estas zonas austeras e impenetrables estaba apoyada principalmente por la agricultura doméstica.

Si bien, el comercio de esta zona del sur de Colombia estaba dirigido básicamente al mercado local, desde 1904 se reconoce la confluencia de dos arterias comerciales principales. En primer lugar el camino del norte, que desde Ipiales se dirigía a la Unión<sup>47</sup>

42 Triana 96.

43 Triana 139.

44 Ramírez, Pachón 54.

45 Vergara 267, 268.

46 Tipo de río entrecordillerano, el Guáitara, nace en el Volcán Chiles. Ingresando al siglo XX, entre la ciudad de Pasto y las localidades más cercanas a ésta como Túquerres e Ipiales el obstáculo natural del embravecido río Guáitara no limitaba el tránsito de las mercancías. El puente rústico utilizado para el paso del río estaba compuesto de troncos torcidos, por donde los cargueros y silleteros pasaban con los bultos acuestas. Triana 88, 89.

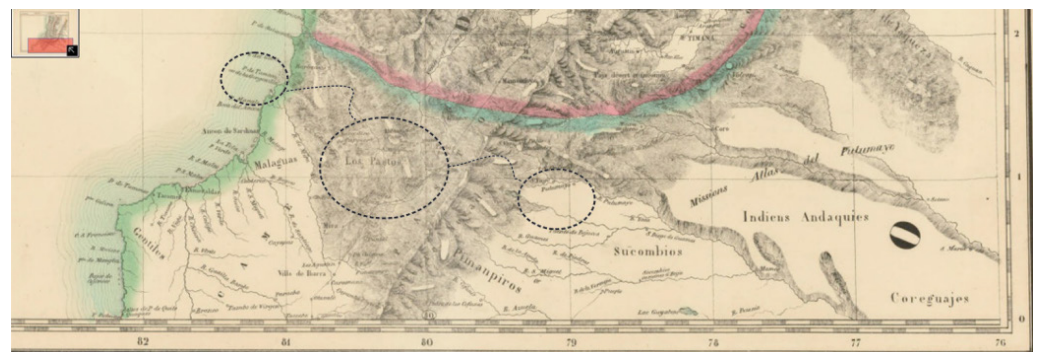
47 Localizado al norte de Pasto, en límites con Cauca.

pasando por la ciudad de Pasto y en segundo lugar, el camino de occidente que desde Barbacoas conducía a la región del Putumayo<sup>48</sup>. Asimismo, iniciando el siglo XX, Túquerres se convirtió en la primera localidad del nuevo departamento colombiano de Nariño en donde se estableció la Casa Mettler, una reconocida compañía ecuatoriana que ofrecía artículos importados. En 1909 llega a esa población desde Guayaquil (Ecuador) Emilio Arturo Mettler quien había adquirido una importante experiencia mercantil a partir de sus prácticas comerciales en Hamburgo y Manchester. La sociedad comercial atendía el negocio de exportación principalmente con Panamá, así como el comercio de sombreros de paja toquilla, textiles y cacharros, y la compra-venta de oro de aluvión<sup>49</sup>.

Para dicha sociedad Túquerres era el punto estratégico del sur de Colombia por la actividad comercial que empezaba a desarrollarse y por la confluencia territorial de las vías de comunicación con Ecuador, vía Ipiales-Tulcán-Quito; con Pasto-Popayán; y con Tumaco-Barbacoas. La razón por la cual el nombre de la sociedad comenzó a incursionar y familiarizarse en todos los rincones de Nariño desde las primeras décadas del siglo XX, se debió al itinerario comercial de la Casa Mettler y sus permanentes recorridos por toda la Costa Pacífica. Sociedad que en medio de la adversidad de la topografía y los pésimos caminos ofrecía diversos tipos de mercancías, especialmente textiles y maquinarias<sup>50</sup>.

A su vez, Túquerres abasteció por tiempo prolongado a Barbacoas<sup>51</sup>, al cual destinaba tejidos consistentes en ruanas de lana que obtenía gracias a la abundancia de sus rebaños, así como utensilios elaborados de paja, fique, tagua y barro. A cambio de ello, Barbacoas suministraba productos marítimos, yuca y plátano, no sólo a dicha ciudad sino también a los pueblos del Putumayo. Cabe destacar, la aparición por primera vez de sembrados de trigo y con ellos la manifestación del uso del arado, cuya localización se encontró en un poblado extraviado en medio del camino, llamado Tangua, en el cual confluían los principales caminos o vías comerciales provenientes de Pasto, Ipiales, Túquerres y Putumayo. En esta población los cultivos de trigo se extendieron en las elevadas montañas, situación que demostró, además, una amplia novedad en cuanto a las prácticas de la siembra.

### **Espacio que comprende la zona litoral, la montaña y las tierras bajas del sur de Colombia.**



**Mapa 1.-**

Fuente:Elaboración propia con base en Vandermaelen, Philippe. *Amérique Méridionale. Partie de la Colombie. No. 4. 1827*. Web. 29 Abr. 2016

<<http://babel.banrepcultural.org/cdm/singleitem/collection/p17054coll13/id/118/rec/11>>

48 Triana 159.

49 Susanna Helfer Vogel, Ana María Córdoba Barahona, “Casa Mettler: la historia de más de 100 años de compromiso con el desarrollo empresarial en Nariño”, *Tendencias*, XIV. 2 (2013) 282.

50 Helfer, Córdoba 282.

51 Sosa 102

## EL PUTUMAYO: LAS RAZONES DIPLOMÁTICAS PARA LA DEFENSA DEL TERRITORIO

La transición de la cordillera a la Llanura fue recreada por los viajeros como el gran paso que se realizaba desde un lugar casi inhóspito y escarpado a la Llanura sin límites, compuesta en su totalidad por abundancia de bosques tropicales y un clima cálido, con abundantes suelos disponibles y con una capacidad reproductora de gran calidad. Iniciando el siglo XX, los Llanos Orientales aún conservaban el calificativo de ser la zona de ganadería de Colombia por excelencia, sin embargo, escasamente mantuvo menos de la mitad del ganado que aquellas tierras tan productivas pudieron sustentar. Su gran inconveniente fue la falta de puertos en la frontera que le permitiera ampliar su desarrollo comercial con los países vecinos como Perú y Brasil.

Allí, los ríos fueron por mucho tiempo los únicos caminos trazados naturalmente, junto al crecimiento de extensas plantaciones de cacao, algodón, café, añil, tabaco, caucho y leguminosas<sup>52</sup>. Según las memorias escritas por Vergara, los cultivos a gran escala tenían infinitas oportunidades para la difusión y comercialización de productos propios de esta área, con acceso a los mercados del centro del territorio. Pero la producción a gran escala fue casi imposible durante los primeros años del siglo XX, dada la poca tecnología que se le implantó a las sabanas. El clima fue el principal obstáculo para la apropiación de los suelos, el aumento de la siembra y recolección y el levantamiento de poblados para trabajar la tierra. Para ello, fue necesario modificar el uso de los terrenos, lo cual se vio reflejado en la ubicación de criaderos de ganado, la eliminación de zonas boscosas y con ello la canalización de las aguas. Sin embargo, en algunas áreas las inundaciones en los meses de invierno a pesar que fertilizaban las partes bajas de los Llanos, en otras provocaban inundaciones que arrasaban con las pocas siembras<sup>53</sup>. Los ríos pertenecientes a la selva eran bastante numerosos, surcando vastas zonas que en oportunidades por su anchura y profundidad impedían el paso del ganado, que a través de ellos se trasladaba al Altiplano cundiboyacense.

Al terminar la zona de montaña, asomaba la vasta franja que comprendía los Llanos Orientales, cuya amplitud semejava una larga plazoleta invadida por numerosos riachuelos rodeados de arbustos y muy cerca de ellos pequeños rancheríos construidos de palmera y guadua, habitados en su mayoría por poblaciones indígenas. Dentro de cada grupo familiar o comunidad, sus habitantes se destacaron por la habilidad para la construcción de ranchos o pequeñas casas. Igualmente se caracterizaron por la elaboración de sus propios medios de transporte entre ellos las canoas y los planchones, empleados para la pesca y para el transporte. Además de practicar actividades como bogas, se ocupaban en la elaboración de hamacas y utensilios de pesca y caza. Al interior de la comunidad, las actividades implicaban tanto el oficio de la mujer, los niños y los ancianos como el de los mismos hombres quienes acostumbraban a realizar tareas conjuntas. Entre las cuales se destacó la utilización de la corteza de una especie de bambú para los tejidos, asientos rústicos, cestas, cedazos y prensas para extraer la fécula de la yuca.

En la falda de las cordilleras con dirección a la Amazonía, se encontraban los poblados de Sibundoy, Santiago y Putumayo, habitados en su gran mayoría por indígenas y colonos. Aun cuando ocuparon un extensa y fértil área, estuvo durante mucho tiempo destinado a ser un “territorio de misiones”<sup>54</sup>, debido a que el Estado

<sup>52</sup> Vergara 739.

<sup>53</sup> Vergara 739.

<sup>54</sup> Augusto Javier Gómez López, “El valle de Sibundoy: el despojo de una heredad. Los

transmitió a los misioneros católicos la tutela de los indígenas. Así, después de ser considerados jurídicamente ciudadanos colombianos, terminaron convirtiéndose en seres incapacitados o “salvajes” para lograr integrar su territorio al ámbito socioeconómico y cultural de la Nación<sup>55</sup>.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, la extracción de productos como la quina, el caucho, el oro y el petróleo llevó a que los indígenas al servicio de dichas actividades vinculadas con la economía de exportación, fueran relacionados e identificados como “civilizados”<sup>56</sup>. Este fue el caso de Mocoa, una típica villa con pocas casas, pero que en su interior se originaba una relación entre dos tipos de razas, así como una mezcla de costumbres y habilidades entre colonos e indígenas. Allí la presencia de las misiones adquirió una clara influencia, imponiéndose en cada poblado y terminando por expandir en el territorio un sinnúmero de conventos y escuelas dirigidas particularmente por los Jesuitas<sup>57</sup>.

No obstante, la falta de progreso se vio directamente reflejada, no por la incapacidad de los indígenas, sino por la ausencia de recursos económicos o proyectos de inversión que les proporcionaran fondos y rentas para la construcción de carreteras o vías de acceso hacia el interior del país o en el mejor de los casos caminos que promovieran el paso a través de la cordillera. Esta zona parecía estar enclavada y encerrada en medio de las cordilleras, ubicada en un mundo casi diferente y apartado. Así lo dejaba ver el resto de los habitantes de Colombia, quienes creían que más allá de la cordillera se ubicaban tan sólo “indios miserables” y tierras exuberantes e indomables<sup>58</sup>.

Allí, según Vergara y Velasco las dificultades de los caminos eran en gran medida el principal obstáculo para el comercio. En este aspecto destacó particularmente el camino que comunicaba a Mocoa con las diferentes poblaciones ubicadas en las montañas. Este camino solo era posible recorrerlo a pie, más exactamente sobre la espalda de los indígenas cargueros<sup>59</sup>, demostrando un medio de transporte predominante aun a inicios del siglo XX, época en la cual las vías de comunicación no se habían desarrollado completamente. Si bien se tenía una percepción positiva de la necesidad de medios favorables para la agilización del comercio, este era tan solo débil, lento y especialmente indiferente hacia ciertos lugares que hacían parte del territorio, donde “a través de los peñascos, sale el camino del valle de Mocoa y comienza en Pueblo Viejo el ascenso penoso de la montaña, donde la cabalgadura en indio se impone como el único medio posible de transporte por trochas y sendas de arcilla resbalosa”<sup>60</sup>.

La amplia descripción del territorio y el insistente interés para conceder y reconocer la importancia del sur de Colombia tanto por Miguel Triana como Vergara y Velasco, fue resultado de los repentinos intereses del Gobierno colombiano sobre el control del territorio. La imprecisión de los límites fronterizos entre Colombia y Perú donde la presencia estatal había sido insuficiente hasta mediados del siglo XIX, fueron las razones que llevaron a los conflictos de orden geopolítico, ideológico y económico, producto de la intensificación del boom cauchero. La violenta expansión en la selva baja amazónica de empresas ocupadas en la extracción del caucho para el mercado externo, llevó a que los gobiernos implementaran y planearan la protocolización de sus

---

dispositivos ideológicos, disciplinarios y morales de dominación, *ACHSC*, 32 (2005) 52.

55 Gómez 52.

56 Gómez 54.

57 Triana 344.

58 Vergara 753.

59 Vergara 355.

60 Vergara 356.

territorios fronterizos<sup>61</sup>.

### Zona de frontera demarcada durante los viajes de exploración



**Mapa 2.-**  
 Fuente: Vergara y Velasco, Francisco Javier, 1860-1914. Cartografía. *La obra diplomática del Presidente Reyes: el modus-vivendi con el Perú.* Web. 3 Nov. 2015.

<<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/cartografia/la-obra-diplomatica-del-Presidente-reyes-el>>

Toda la parte de la gran zona oriental situada entre el Caquetá y el Putumayo, el área más extensa de las tierras bajas del oriente y reconocida como una inmensa selva, se convirtió en motivo de litigio desde finales del siglo XIX entre los dos Estados, conflicto conocido como “escándalo del Putumayo”<sup>62</sup>. Como consecuencia de ello, en 1904 se iniciaron conversaciones para solucionar la disputa por el control de la zona. Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, los dos países convinieron en solicitar la intervención de Pío IX, para finalmente el 6 de julio de 1906 establecer un “modus vivendi”<sup>63</sup>, mediante el cual ambos Estados se comprometieron a no intervenir en dicho espacio hasta la resolución del arbitraje. Esta situación fue la que facilitó que la frontera se convirtiera en una «tierra de nadie»<sup>64</sup>.

61 Pilar García Jordán, “En el corazón de las tinieblas... del Putumayo, 1890-1932. Fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía”, *Revista de Indias*, LXI. 223 (2001) 592.

62 García 592.

63 Las zonas de ocupación sobre el Putumayo conforme a lo acordado por el protocolo de 18 de septiembre de 1905 fueron representadas en la carta geográfica dibujada por el ingeniero Vergara y Velasco, comisionado por el Presidente Rafael Reyes para registrar su labor diplomática durante el litigio fronterizo con el Perú. Francisco Javier Vergara y Velasco, 1860-1914, Cartografía, *La obra diplomática del Presidente Reyes: el modus-vivendi con el Perú.* Web. 3 Nov. 2015. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/cartografia/la-obra-diplomatica-del-presidente-reyes-el>

64 García 598.

No solo se trataba de un territorio en conflicto, ante todo se definió como una extensión de montañas que descendían rápidamente a mesetas o Llanuras carentes de bosques y surcadas por especies de redes y profundas grietas. Estas últimas dificultaron la construcción de caminos que mejoraran la circulación y la comunicación entre las zonas bajas y las altas de los Llanos Orientales. En ese caso, el paisaje estaba condicionado a la impenetrabilidad de la selva, un lugar donde los ríos se convirtieron en la vía de comunicación más utilizada. Aunque, el gobierno nacional se interesó infructuosamente por la apertura de posibles rutas comerciales para la explotación de las riquezas naturales, los insuficientes recursos dirigidos a esta zona en extremo retirada del centro del país, dificultaron el aprovechamiento total de los recursos<sup>65</sup> y de sus habitantes, quienes podían ser empleados para actividades extractivas o para la defensa de las fronteras<sup>66</sup>.

Con relación al Llano, situado a poca distancia de la Cordillera Oriental y del piedemonte, el predominio de gran cantidad de hatos ganaderos, se benefició de la inmensa extensión de tierras sin cultivos significativos, habitado de un número inigualable de indígenas, animales salvajes e inundaciones. Si bien, este espacio representó durante mucho tiempo una cantidad de suelos apropiados principalmente para la cría de ganado, la mentalidad de los llaneros se restringía solamente a la tierra que lo circundaba, la cual era en gran parte el soporte para alimentar sus reses. Esta importante extensión de tierras no sólo terminó desaprovechándose para la producción de cultivos a gran escala<sup>67</sup>, también se convirtió en la preocupación constante del Estado para ubicar aduanas e impedir el aumento del contrabando<sup>68</sup>.

<sup>65</sup> Se destaca principalmente que la zona más ardiente y malsana se encontraba ubicada en la parte central de la hoya del río Caquetá. Vergara (t. I) 211.

<sup>66</sup> Gabriel Cabrera Becerra, “Los diplomáticos colombianos y la nacionalización de la Amazonia”, *Memoria & Sociedad*, 11. 22 (2007) 53.

<sup>67</sup> Vergara (t. II) 745.

<sup>68</sup> Laurent 376, 377, 420, 422.

## CONCLUSIÓN

En la primera década del siglo XX, la construcción de carreteras, la apertura de vías que cruzaran las cordilleras y permitiera la comunicación entre la Costa del Pacífico con los Andes y las Llanuras fue muy reducida por la topografía del terreno. En el caso del sur de Colombia el vínculo y las relaciones de intercambio entre el Pacífico y la selva adquirió una nueva interpretación a partir de las exploraciones de geógrafos e ingenieros que advirtieron la urgencia de transformar los terrenos recorridos, con el fin de mejorar las comunicaciones e intensificar el intercambio agrícola y comercial en el territorio colombiano.

Durante el gobierno de Rafael Reyes, el proyecto principal se centró en la idea de realizar un reconocimiento de los extensos territorios tanto al sur como al oriente de Colombia con el fin aprovechar las tierras y determinar las fronteras en conflicto con los países vecinos. Si bien, la exploración del territorio fronterizo desarticulado del centro de Colombia fue un asunto oficial, esta sirvió para conocer cómo era la organización de dicho espacio, y la inclusión de las tierras fértiles a la cartografía general del país. Este proyecto expedicionario también se visualizó con el fin de incluir la recuperación de los accesos a los pueblos y la construcción de puentes en donde el caudal de los ríos hacía imposible el intercambio de productos y el contacto entre la mayoría de las poblaciones.

Como se pudo observar, la cordillera Oriental separó dos espacios diferentes al interior del territorio colombiano. Por un lado, la zona noroccidental que comprendía la Costa Atlántica y el centro del país se constituyó en la parte moderna y legítima, mientras el suroccidente fue concebido como una zona desconocida, deshabitada e inhóspita, cuyas tierras se encontraban aún habitadas por indios “conflictivos”. Se eligió esta última zona como objeto de estudio, no sólo por la falta de conocimiento sobre ella, sino también por los valiosos informes y cartas geográficas elaboradas por Miguel Triana y Francisco Javier Vergara y Velasco, cuyas exploraciones marcaron el derrotero para el reconocimiento del territorio iniciando el siglo XX. En general, esta área extendida entre la Costa Pacífica, la montaña y la Llanura estuvo determinada por porciones de tierra con sinuosidades, pedregales, lodazales, pero también suelos fértiles y riqueza mineral que no podían ser ignorados. Asimismo, en las faldas de la cordillera Oriental por lo general muy selvática, se localizaban ríos extensos y caudalosos, difíciles para cruzar y con prolongadas inundaciones que por meses no sólo impedían el paso, sino además destruían los caminos. Sin embargo, en sus proximidades se encontraron tierras abundantes y aptas para la cría de ganado.

Gran parte de la historia del sur de Colombia se caracterizó por el curioso contraste entre una variedad de entornos geográficos y espacios socioeconómicos dependientes, con diversidad de prácticas cotidianas y activo comercio en los puntos donde se cruzaban las redes de caminos provenientes de las diferentes zonas climáticas. Sobre dicho espacio coincidieron la condición áspera y retraída de los habitantes de la montaña, la libertad y naturalidad de los habitantes de la Costa Pacífica y el espíritu generoso de los llaneros, la credulidad semejante a la superstición y lentitud del habitante de la montaña en comparación con la libertad, independencia y variedad de aficiones del hombre llanero. A pesar de las censuras a esta zona, fue evidente el intercambio comercial de los productos de diversos climas y de las mercancías provenientes de Ecuador a través de casas comerciales extranjeras. Las características referidas en este texto son en buena parte un intento de acercamiento a una zona (de frontera) poco conocida, aun en la época actual. Por lo tanto, debe ser objeto de estudios específicos que permitan más adelante vincularse a análisis comparativos.

## OBRAS CITADAS

- Almario García, Oscar. “De lo regional a lo local en el pacífico sur colombiano, 1780-1930”. *Historelo* 1. 1 (2009): 76-123.
- Cabrera Becerra, Gabriel. “Los diplomáticos colombianos y la nacionalización de la Amazonia”. *Memoria & Sociedad* 11. 22 (2007): 51-68.
- Carreño, Clara. “Las vías de comunicación entre Santander y los Llanos: el camino hacia Casanare, segunda mitad del siglo XIX”. Trabajo de grado de Maestría. Universidad Industrial de Santander, 2010. Impreso.
- Correa, Juan Santiago. “El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla, 1865-1941”. *Revista de Economía Institucional* 14. 26 (2012): 241-266.
- García Jordán, Pilar. “En el corazón de las tinieblas... del Putumayo, 1890-1932. Fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía”. *Revista de Indias* LXI. 223 (2001): 591-617.
- Gómez López, Augusto Javier. “El valle de Sibundoy: el despojo de una heredad. Los dispositivos ideológicos, disciplinarios y morales de dominación”. *ACHSC* 32 (2005): 51-73.
- Gutiérrez Flórez, Felipe. *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*. Medellín: Universidad Nacional, Sede Medellín, 2012.
- Helfer Vogel, Susanna y Córdoba Barahona, Ana María. “Casa Mettler: la historia de más de 100 años de compromiso con el desarrollo empresarial en Nariño”. *Tendencias* XIV. 2 (2013): 278-290.
- Jiménez Meneses, Orián y Gutiérrez Flórez, Felipe. “Camino, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”. *Camino, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*. Eds. Orián Jiménez; Edgardo Pérez y Felipe Gutiérrez. Medellín: DIME-Universidad Nacional, 2005. 23 – 124.
- Langebaek, Carl, et. al. *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los llanos. Siglos XVI a XIX*. Bogotá, Universidad de los Andes, 2000.
- Laurent, Muriel. *Contrabando en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2008.
- Leal León, Claudia. “Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940”. *Historia Crítica* 30 (2005): 39-65.
- Ramírez, María Teresa; Pachón, Álvaro. *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX: una descripción desde el punto de vista económico*. Bogotá: FCE, 2006.
- Ramírez Palacios, David. “Rafael Reyes e o rio Putumayo ou Içá”. *Terra Brasilis* 5 (2015). Web. 3 Mayo. 2016. <<http://terrabrasilis.revues.org/1744>>; DOI: 10.4000/terrabrasilis.1744
- Sosa, Guillermo. “Redes Comerciales en las Provincias suroccidentales de Colombia, siglo XIX”. *Historia Crítica* 26 (2003): 99 – 124.
- Triana, Miguel. *Por el sur de Colombia. Excursión pintoresca y científica al Putumayo*. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura colombiana/ Prensa del Ministerio de educación nacional, 1950.
- Vergara y Velasco, Francisco Javier. *Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. 1901*. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República/ Archivo de la Economía Nacional. Tomos I y II, 1974.
- Vergara y Velasco, Francisco Javier, 1860-1914. Cartografía. *La obra diplomática del Presidente Reyes: el modus-vivendi con el Perú*. Web. 3 Nov. 2015. <<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/cartografia/la-obra-diplomatica-del-Presidente-reyes-el>>
- Viloria de la Hoz, Joaquín. “Economía del Departamento de Nariño: ruralidad y aislamiento geográfico”. *Documentos de trabajo sobre economía regional* 87 (2007): 1-88.