

EL CAMINO NACIONAL DE LAS PAPAS O EL LETRERO

Por: **CARLOS RAMON REPIZO CA. BRERA**

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 111, Volumen 31
1977*

El camino nacional que se inicia en la población suroeste huilense, San Agustín, margen derecha del río Magdalena, que cruza el macizo andino colombiano, pasa por San Sebastián (población del Departamento del Cauca) y llega al pueblo de Almaguer, data de siglos atrás y tiene un historial muy importante que merece memorarlo, porque el abandono total de dicha vía, en el tiempo presente y su consiguiente desaparición hay que pregonada a grito herido, como quiera que dicha desaparición constituye baldón para la patria y para la economía nacional y causa vergüenza y acusación a quienes no quieren remediar semejante mal social.

Y hagamos historia sobre esa antiquísima ruta. La manifestación portentosa de la civilización aborigen de San Agustín pregonada que durante varios siglos permanecieron los indígenas en esta extensa región, y que varios factores favorecían su permanencia en estos declives andinos. Pero esos aborígenes se movían en intercambio cultural y comercial hacia distantes puntos. De ahí la razón por la cual la investigadora Kathleen Romoli de Avery escribe que "el macizo ha sido nudo de comunicaciones y de distribución demográfica desde tiempo atrás. En el Páramo de las Papas se cruzaban los caminos del valle del Magdalena, de Pasto, de Quito, del Caquetá y el Putumayo, del valle del Cauca y de la costa del Pacífico". (El antiguo Distrito de Almaguer y sus Resguardos indígenas. Boletín Nacional de Antropología).

Conviene anotar como preliminares que la denominación Páramo de las Papas "se debe a la existencia en él en otro tiempo del tubérculo que le dio origen". También, el nombre del "Letrero" se originó en las inscripciones y dibujos. (Datos tomados del estudio y escritos del Hermano Justo Ramón).

Cuando Sebastián de Belalcázar llegó en viaje de descubrimiento y conquista al territorio que hoy se denomina país sur colombiano, encontró caseríos indígenas y ellos tenían medios de comunicación y también vías.

Belalcázar fundó en el valle de Pubén una villa denominada Popayán (diciembre 1536) y cumplió las ceremonias legales de erección en agosto de 1537.

La primera villa fundada en la región enmarcada por las cordilleras central y oriental, parte sur colombiana, fue Timaná en 1538, por Pedro de Añasco, según unos autores, o en 1539 probablemente según Juan Friede.

El descubrimiento de minas de metal fino atraía a los descubridores y colonizadores y motivaba la fundación de villas que se tornaban después, en poblaciones florecientes. Así ocurrió con la villa San Bartolomé de Cambís, año 1551, fundada por Sebastián Quintero, la cual fue trasladada, un año después, con el nombre de San Sebastián de La Plata. Había en el sitio minas de plata.

Ocurrió también la fundación de la ciudad de Cesar, año 1551, por Vasco de Guzmán; fundada por segunda vez con el nombre de Almaguer por Alonso de Fuenmayor, en memoria del Licenciado Brizeño, gobernador suplente de Popayán y oriundo de Corral de Almaguer en la Mancha, quien otorgó licencia a Vasco de Guzmán "para una entrada de pacificación y poblamiento". Asevera además Kathleen Romoli de Avery que "el antiguo distrito de Almaguer tenía su jurisdicción extensa, sus ricas minas producían oro de buena ley, y en sus primeros lustros, cuando su cabecera era la única población de españoles entre Popayán y Quito que podía ostentar título de ciudad, tenía más "vecinos de indios" que Cali o la misma capital de Gobernación".

Don Gabino Charry, padre de la historia del Huila, en su obra FRUTOS DE MI TIERRA refiere que Ampudia, por orden de Belalcázar, construyó la trocha (año 1539) que comunicaba a Timaná con Popayán y pasaba por Oporapa y Platavieja, trocha denominada El Pensil. Tuve oportunidad de conocer parte de esa vía abandonada, en una excursión, año 1932, cuando un grupo de profesores y alumnos del Colegio San Luis Gonzaga de Elías, buscaba un campo de aterrizaje de los peruanos, en el conflicto de Colombia y Perú, dizque ubicado dicho campo entre Platavieja y Popayán.

En el estudio de la investigadora Kathleen se expresa que en 1583 unos 2.000 indios trabajaban en una sola de las minas de Almaguer.

Cuando ocurrió la destrucción de San Sebastián de La Plata y cegadas las minas, año 1577, por los indígenas, la población era próspera y se explotaban las minas de plata en forma apreciable y con buena producción de metal fino.

Tenía don Miguel A. Cabrera, historiador huilense, un dato encontrado por él en archivos. Es este: "El día 5 de abril de 1643, el Cabildo de Timaná en sesión de ese día, se dispuso que se les debe notificar a los capitanes Francisco de Rojas y Diego del Campo y Salazar la real provisión en que se dispone que deben proceder a abrir y arreglar la montaña que va al Perú". Parece lo más probable que se refería a la antigua vía a Popayán, pasando por Platavieja, que era la vía conocida pero de seguro estaba en malas condiciones pues no era atendida.

La comunicación entre las poblaciones fundadas y el intercambio comercial exigía acortar distancias, y fue así como hubo necesidad de unir a Timaná con Almaguer con ruta más corta y no pasando por Popayán.

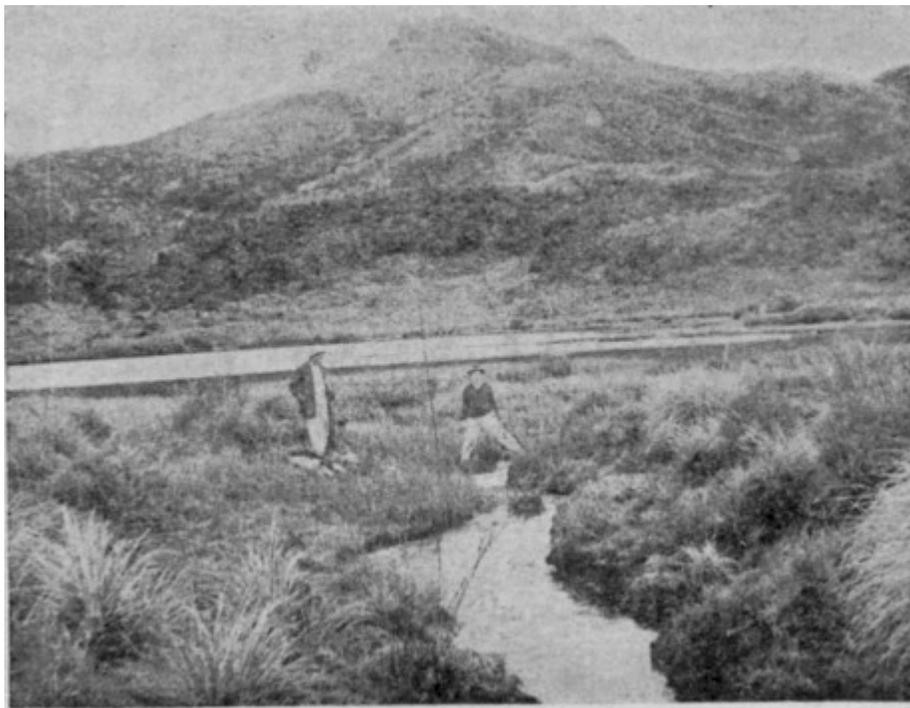
En investigaciones, mediante consultas de archivos en Cabildos, Notarías y Juzgados de pueblos del Huila, logró encontrar el historiador Miguel A. Cabrera este dato importantísimo: "En 1752 se abrió el camino que partiendo de la villa de Timaná tenía su término en la ciudad de Almaguer y pasaba por Cálamo y La Chapa, situada ésta a tres leguas de distancia de San Agustín y se le hizo transitable para hombres y animales. De este camino aún se encuentran sectores en medio de la selva entre San Agustín y San Sebastián y se colige que debió de ser una vía importante en aquellos tiempos, por lo amplia y bien construida, pues a pesar de estar abandonada hace más de dos siglos, todavía hay pedazos de camino banqueado, en perfecto buen estado".

Fray Juan de Santa Gertrudis en su obra intitulada MARAVILLAS DE LA NATURALEZA, consignó datos muy interesantes sobre el camino en referencia. Escuchemos: "Hubo antiguamente un camino que todavía a trechos se conoce desde Almaguer para salir derechamente a Timaná y es camino solo de 9 días, por no haber de ir a rodear por la ciudad de San Sebastián de La Plata y

Popayán para venir de Almaguer... Este camino al principio de la conquista estaba muy corriente; y frecuentado, porque entonces Almaguer fue ciudad muy rica por los muchos minerales de oro que tiene y muchísimo comercio que entonces tenía. Fue con el tiempo descaeciendo la ciudad en uno y otro, y cesando el comercio, cesó el trajín de la gente y se perdió el camino. Pero siempre los timanecos han conservado venir a Almaguer a pie por apersearse de sal, azúcares y dulces, y conservan algún comercio, trayendo acá manguillos y botas, hechos a punto de media ceñidores y cintas, adornos que: usan los indios e indias fabricados de lana o algodón". Fray Juan hizo el recorrido a pie, de Almaguer a San Agustín y Timaná en 1757 y en el libro nombra los sitios desde el macizo colombiano hasta San Agustín.

Durante los años de la independencia, en el camino hacia Las Papas desde San Agustín, estuvieron trabajando algunos patriotas, condenados por las autoridades españolas, después de la reconquista del año 1816, a trabajos forzados en inhóspitas montañas. Lo anterior es verdadero porque el patriota José María Espinosa en sus célebres MEMORIAS DE UN ABANDERADO, dice: "De Timaná me enviaron al nuevo camino de Las Papas que se estaba abriendo, destinado a trabajar en él y me presentaron a un ingeniero español llamado Rubio".

El Hermano Justo Ramón, miembro de la Academia Colombiana de Historia y de la Sociedad Geográfica, educador, investigador y autor de obras de importancia, en la separata de su trabajo intitulado LAS FUENTES DE LOS RIOS MAGDALENA Y CAQUETA (año 1937), anota lo siguiente: "En 1807 escribe Caldas: Es tradición constante y aún quedan vestigios que existió un camino en las cabeceras del Magdalena que comunicaba directamente a Timaná con Almaguer sin tocar Popayán. Venciendo todos los obstáculos y todas las contradicciones transitó por allí en 1795 el obispo de Popayán don Ángel Velarde y Bustamante".



PARAMO DE LAS PAPAS. - En primer plano comienzos del río Magdalena. En segundo plano la laguna de la Magdalena. Al fondo el bello cerro de las "Tres Tulpas", conocido también como "Corona de Dios".

Llegó el siglo XX. En 1905, el Gobierno Nacional del general Rafael Reyes dio impulso a las vías de comunicación y fue así como el ingeniero Julio Borrero (huilense) vino a San Agustín a trabajar y mejorar el camino a Las Papas.

En 1913 el ingeniero Joaquín Emilio Cardoso fue enviado por el Gobierno para que dispusiera, ordenara e hiciera trabajar en la reparación del camino al macizo colombiano. La región de San Agustín por sus varias ventajas era vasta zona de reservas naturales y clima inigualable para trabajar en industrias agropecuarias. Y empezaron a venir gentes de Cauca y Nariño, al igual que del centro y norte del Huila.

Parece que en esa época (año 1912 y siguiente) fueron construidos los puentes de Mulales, Quinchana y Barandillas, según concepto de Alejandro Burbano Canencio.

En 1922, el ingeniero Joaquín Emilio Cardoso viajó al macizo andino, páramo El Letrero, a rectificar la vía y hacer variante por la planicie del páramo, pues antes el camino era por crestas pedregosas, al oeste de la planicie en donde tiene asiento la laguna de la Magdalena. En ese trabajo cooperó Rubén Mazorra Castro. La obra de la variante fue de trabajo difícil y lento pues había que colocar empalizadas, hacer drenajes a los dos lados, rellenar la empalizada con piedras y tierra para que quedara un terraplén semejante a camino carretable.

En 1925, según Jorge Gómez, en viaje que hizo con su padre, estaba recién construido el puente de Santa Marta sobre el río Magdalena.

En 1926, Rubén Mazorra Castro efectuó trabajos de construcción de camino en el sitio Peñaseca. Fue enviado por el ingeniero Gerardo Maya, por disposición del Gobernador del Cauca Doctor Carlos Vernaza. Fueron jefes de cuadrillas de trabajadores, Vicente Guzmán, Carlos A. Ordóñez, Baldomero Muñoz, Jesús y Efraín Ordóñez y trabajaron en tiempo de seis meses.

Después de los trabajos en varias épocas, el camino quedó amplio, expedito, en magníficas condiciones para el tránsito. Quedó abierta una vía de comercio entre dos departamentos vecinos y los intercambios comerciales tuvieron grande importancia. De Cauca traían ganado vacuno flaco, anís, coca, mantas, ruanas, sombreros gruesos y fuertes de lana. Llevaban de San Agustín caballos, sal en bloque y algo de ropa fina.

Alejandro Salamanca, al pedirle datos, me refirió que en 1920 vino él por primera vez a San Agustín y viajó hasta Pitalito a comprar sal en terrón para llevarla al Cauca. Compró sal a 6 centavos libra y la vendió a 16 centavos.

Por influencia decisiva del Ingeniero García Álvarez la vía fue declarada Camino Nacional.

Ya en el año 1931 se habían construido todos los puentes de ese camino.

Muchísimos viajeros, en distintas épocas de varios siglos, transitaron por esa vía. En la obra ya citada de Fray Juan de Santa Gertrudis, está la relación de viaje del religioso por el macizo andino.

Hace algunos decenios trabajaban en forma constante varios obreros, por cuenta del Gobierno, y formaban cuadrilla de trabajadores para la reparación de ese camino nacional. Tan importante vía era apreciada por el Gobierno Nacional que durante días, meses, años, los trabajadores reparaban el camino en los sectores que exigían reparación inmediata, según los daños causados por el largo invierno.

Pero triste realidad. Hace no pocos años, la cuadrilla de obreros fue retirada del camino nacional. Y los efectos destructores del invierno, tiempo, carencia de trabajadores e indolencia de habitantes junto a la vía, hicieron su operación destructora. La vía ha desaparecido en el sector paramuno.

¿Qué medidas han tomado las entidades ejecutivas, legislativas y juntas comunales de San Agustín para resolver favorablemente este grave problema? Ha habido no pocas peticiones, en varias épocas, pero ni el Jefe de Zona de Carreteras en el Huila, ni los Secretarios de Obras Públicas del Departamento, ni los Ministros, ni Jefes del Ejecutivo han querido escuchar los clamores para solucionar favorablemente la reparación del camino nacional.

Veamos algunas de las peticiones enviadas:

"San Agustín, noviembre 20 de 1970. Doctor Misael Pastrana Borrero, Presidente República. Bogotá. Con toda atención nombre esta Capital Arqueológica rogámosle intervenir ante Minobras fin sea reparado urgentemente Camino Nacional San Agustín-Quinchana-San Sebastián que se obstruyó totalmente por fuerte invierno y es única vía nos comunica con Cauca y Nariño. Situación intercambio comercial es gravísima. Cordial saludo. Presidente Consejo, (Fdo.) Luis Eduardo Sánchez. Secretaria, (Fdo.) Gilma Burbano M.". (Fiel copia tomada del Archivo, Libro de Actas).

"San Agustín, junio 5 de 1973. Héctor Polanía Sánchez, Gobernador Departamento. Neiva. Atentamente transcribo Proposición aprobada por el Honorable Concejo en sesión fecha 4 de los corrientes: El Concejo Municipal de San Agustín, una vez más, con el debido respeto, solicita al señor Presidente de la República Doctor Misael Pastrana Barrero y al señor Gobernador del Departamento intervenir ante Minobras fin resolver clamorosa urgente conservación Camino Nacional Páramo de Las Papas-Quinchana, sostén economía sur Huila. No entendemos después de haber acudido varias veces autoridades pertinentes, desconócense nuestros reclamos y sábese Jefatura zona Carreteras devuelve fondos asignados conservación vías. Camino está lamentablemente abandonado. Ciudadanía espera pronta solución. Atentamente, (Fdo.) Carlos A. Ordóñez, Presidente Consejo". (Es fiel copia tomada del Libro de Actas).

"Oficio No. 150. Mayo 11 de 1976. Concejo Municipal. San Agustín. Doctor Julio Bahamón Vanegas, Jefe Distrito 11 de Carreteras del Huila. Neiva. Respetuosamente me permito transcribir a Ud. la Proposición No. 068 aprobada unánimemente por esta Honorable Corporación en su sesión ordinaria del día de ayer: El Concejo Municipal de San Agustín saluda atentamente al Doctor Julio Bahamón Vanegas, actual Ingeniero Jefe del Distrito 11 de Carreteras del Huila con sede en Neiva y se le solicita una vez más, se sirva informar a esta Corporación, cuál ha sido la solución que se le haya dado al grave problema, tantas veces interpuesto a esa oficina, del envío de una cuadrilla de trabajadores al arreglo inaplazable del camino nacional San Agustín-Quinchana. Las Papas, de intenso tráfico interdepartamental y que fue ampliamente conocido por el Ministerio de Obras Públicas. Atentamente, (Fdo.) Leonor Muñoz A., Secretaria".

Respuesta:

"MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. Distrito No. 11 No. J11-527. Neiva, mayo 19 de 1976. Señorita Leonor Muñoz A., Secretaria Concejo Municipal. San Agustín. Doy contestación a su Oficio No. 150 de mayo 11/76, en el cual Ud. solicita información respecto al problema de la conservación del camino nacional de Quinchana. Les informo que dicho camino se compone de tres tramos así:

1) Pradera- Villafátima, longitud 20 kms., tramo que regularmente conserva el Distrito con personal de obreros dependientes de la Seccional de Garzón que en la actualidad se encuentran destinados a otros trabajos por carecer de obreros suficientes para mantener las vías de importancia del Distrito en buenas condiciones, además de atender las carreteras recibidas

recientemente al Departamento. 2) Villa Fátima-Alto Quinchana: longitud 30 kms. 3) Quinchana-Páramo de Las Letras: 45 kms. Tramos que requieren urgentemente la vinculación de personal para estos trabajos de conservación, dotándolos de campamentos suficientes para su alojamiento, además de una delegación especial para el arreglo de los pisos de los puentes Mulales sobre la quebrada La Perdiz, Quinchana sobre el río Quinchana y el de Santa Marta sobre el río Magdalena. Me he dirigido al Ministerio exponiendo todos estos problemas y solicitándoles la vinculación de personal y las partidas necesarias para el arreglo de estas vías, por lo tanto, tan pronto como tenga una contestación favorable, avisaré a usted oportunamente. Atentamente, Julio Bahamón Vanegas, (Fdo.) Ingeniero Jefe". (Copias del Archivo del Concejo).

CONCEJO MUNICIPAL DE SAN AGUSTIN. Of. No. 012, noviembre 2 de 1976. Doctor Felio Andrade Manrique, Senador de la República. Bogotá. Respetuosamente me permito transcribir a Ud. la Proposición No. 02 aprobada unánimemente por esta Honorable Corporación en su sesión de instalación: El Consejo Municipal de San Agustín, en su sesión inaugural, saluda atentamente a los Senadores y Representantes del Huila y les solicita de manera urgente se sirvan intervenir ante el Ministerio de Obras Públicas y los Organismos de Planeación Nacional, con el fin de que se incluya en el Plan Vial Nacional, el estudio y construcción de la carretera troncal San Agustín (Huila)-San Sebastián (Cauca), decretada por varias Leyes y que es el único tramo faltante en la vía dorsal surcolombiana. Además la solución inaplazable de la disminución de los peligrosos rellenos que se construyeron en el programa de pavimentación, en los que permanentemente se desbordan vehículos y amenazan el tránsito peatonal, a más de darle aspecto anti-estético a la urbanización de la avenida central de la ciudad. Atentamente, (Fdo.) Leonor Muñoz A., Secretaria". (Fiel copia. Las anteriores copias fueron otorgadas, en forma atenta, por la señorita Leonor Muñoz A., Secretaria del Concejo, el 15 de marzo de 1977).

Referente a los datos sobre longitud en kilómetros de los tramos de camino, expresados por el Ingeniero Julio Bahamón Vanegas, en su contestación, es necesario hacer rectificaciones pues sus medidas no son verdaderas sino ficticias, acaso con el pretexto de hacer aparecer más larga la vía para justificar la no ayuda en la reparación del camino y que no es posible debido a la alta y costosa erogación, por conceptos de trabajos, tal vez con cálculo de millones de pesos.

Las distancias reales en kilómetros, desde San Agustín hasta el Páramo de Las Papas o El Letrero, límite con el departamento del Cauca, son:

CARRETERA:	San Agustín-Pradera (caserío)	14 kms.
CAMINO:	a) Pradera-Villa Fátima (caserío), antes La Palma	9 kms.
	b) Villa Fátima-Alto de Quinchana (caserío)	12 kms.
	c) Alto de Quinchana-San Antonio (caserío)	10 kms.
	d) San Antonio-Páramo Las Papas (sitio Boquerón, límite con el Departamento del Cauca)	<u>13 kms.</u>
	Total	58 kms.

El Hermano Tomás Alfredo, Miembro de la Sociedad Geográfica de Colombia, erudito autor de artículos geográficos, además explorador pedestre e incansable excursionista en faenas de estudio, en varios viajes desde San Agustín al Macizo Colombiano, al pedirle datos sobre la vía, referencia de alturas barométricas y apreciación de kilómetros, me dio una información detallada e interesante, la cual complemento con datos que me suministró Miguel Mazorra Ordóñez, antiguo correista y conocedor del camino del Páramo. He aquí la relación: De San Agustín (altitud 1.710 metros) la carretera enrumba al oeste y en ascenso paulatino hasta el Alto de Purutal (1.900 metros) desciende a la fracción Quebradillas (1.800 metros) ; atraviesa arroyos y planicies cubiertas de pastos; pasa el río Osoguaico por puente sólido de hierro y madera; cruza la región de Pradera (1.810 metros) hasta llegar al caserío del mismo nombre. Hasta aquí el recorrido es por

carretable. Se prosigue por camino de herradura con rumbo al oeste. La vía desciende bruscamente por escarpe rocoso hacia el río Mulales que tiene una hoya profunda (1.640 metros) y se pasa por un puente sólido de madera aserrada, con longitud de 27 metros con 2 de ancho y estribo intermedio; se asciende largo trecho hasta llegar a la planicie, con algo de declive, sobre la cual se encuentra la inspección de Villa Fátima (antigua fracción de La Palma) con altitud de 1.920 metros; se desciende a La Vega o Playón de Quinchana (caserío) con altura de 1.820 metros; se pasa luego el río Quinchana por puente sólido de madera; el camino se empina hasta el Alto de Quinchana (caserío); se trepa al Alto de Crucero (2.300 metros); se desciende y a poco trecho está el Alto del Canelo (2.290 metros); se continúa bajando hasta el río Magdalena en donde está el primer puente llamado Barandillas (altitud 2.000 metros), con longitud de 15 metros sobre sólidas rocas ribereñas; se sigue bordeando la margen izquierda hasta encontrar Peñaseca (alta y seca); luego Planada de los Monos; más adelante el sitio de Piedritas (2.380 metros) en donde la casita-posada está en un montículo; después de un corto recorrido se encuentra San Antonio (casitas), y se llega al río Ovejeras el cual se cruza por un puente rígido de madera llamado Las Juntas; se prosigue y se encuentra Peñachiquita (2.550 metros), y muy cerca está el segundo puente sobre el río Magdalena, llamado Santa Marta (2.560 metros), sobre altos bordes rocosos, ribereños, puente con longitud de 13 metros de largo; más arriba del puente y en la vía está el sitio de Agua-arisca, llamada así porque el camino pasa debajo de roca y se proyecta una caverna larga y por el paredón saliente, parte superior, desciende el agua en forma de cortina y cuando el viento arrecia cambia la dirección de la caída del agua. Se empina el camino y en partes está empedrado con lajas y después de trepar se llega a la quebrada Lamedulce, derivada de la Laguna de Santiago, y más adelante está la separación del camino viejo (a la izquierda), por crestas rocosas, y el camino nuevo o rectificación (a la derecha), construido en la planicie y con longitud de 1.592 metros, según el Hermano Justo Ramón, camino que pasa a corta distancia de la Laguna de La Magdalena, con altura de 3.350 metros. Al terminar la planicie, parte esencial del Páramo de las Papas, está El Boquerón, límite de los dos departamentos. El camino nuevo y el viejo se unen varios hectómetros más adelante de El Boquerón. (Hasta aquí lo expuesto por las dos personas citadas).



Puente sobre el río Mulales, tributario del Magdalena. En el grabado los señores Mario Anacona Medina, al centro, y Miguel Sotelo Samboní, fieles ayudantes en nuestros viajes por el Macizo.

Hace unos 10 años, cuando la vía estaba bien conservada, había intenso tránsito de viajeros y ganados flacos traídos de Cauca y Nariño para engordarlos en pastizales de esta región. Con la desaparición del camino no se traen ya ganados; tampoco se llevan equinos para venderlos en el Cauca.

Día a día la importancia de San Agustín como ciudad arqueológica aumenta y por tal razón llegan muchos turistas extranjeros y colombianos a conocer las manifestaciones de los aborígenes. Según datos que me suministró la Oficina de Turismo de San Agustín, visitaron el Parque Arqueológico Nacional de Mesitas, año 1976, muchas personas, según esta relación:

Colombianos	30.296
Extranjeros	<u>6.737</u>
Total	37.033

Pero además de la arqueología, subyuga sobre modo la panorámica geográfica y de zonas climatéricas del suroeste huilense. Hay una escala de climas con paisajes muy hermosos en el territorio de San Agustín, escala que empieza desde la fracción de Matanzas, al oriente, con altitud de 1.410 metros, hasta una altura mayor de 3.600 metros en los picos andinos del oeste,

BIBLIOGRAFIA

KATHLEEN ROMOLI DE AVERY. El antiguo Distrito de Almaguer y sus Resguardos indígenas. Boletín Nacional de Antropología.

Hermano JUSTO RAMON. Fuentes del Magdalena y del Caquetá. Librería Stella, Bogotá, 1947.

JUAN FRIEDE. Los Andaki.

GABINO CHARRY. Frutos de mi tierra. 1923.

MIGUEL A. CABRERA. Obras inéditas sobre Reseñas históricas del Huila.

Fray JUAN DE SANTA GERTRUDIS. Maravillas de la naturaleza.

JOSE MARTA ESPINOSA. Memorias de un abanderado.

Cercanos a la laguna de La Magdalena, origen del río Patria.

Por eso, no pocos extranjeros después de recorrer los diversos puntos de interés turístico de la región, emprenden viaje en cabalgaduras, hacia el macizo colombiano. La ruta es el sendero semidestruido que existe en la actualidad. El regreso lo verifican por otros sectores, pues es empresa asendereada y temeraria retornar por el mismo sendero lleno de peligros a la población de San Agustín.

La desaparición del camino nacional de Las Papas causa ignominia y baldón a gobernantes y gobernados.

Ojalá este escrito, claramente grito de angustia de un colombiano que ama entrañablemente su patria, sirva de motivo de reflexión y de ayuda para que alguien o algunos colombianos tomen la resolución efectiva de salvar la economía, el turismo y el progreso de una inmensa región abandonada. El abandono de esa vía nacional es pecado grave de lesa patria.

San Agustín, abril de 1977.



