

DOCUMENTOS DE LA COMISION COROGRAFICA **1850 -1860**

Recopilados y ordenados por
FERNANDO CARO MOLINA

Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Números 45 y 46, Volumen XIII
Primero y Segundo Trimestre de 1955

DOCUMENTO N° 1¹

CONTRATA

Para el levantamiento de la Carta Geográfica de la Nueva Granada

Por cuanto, en el artículo de la ley del 29 de mayo último se ha ordenado que el Poder Ejecutivo disponga que en el presente año de 1849 se principien los trabajos geográficos de que habla la Ley 5ª, parte 1ª, tratado I, de la Recopilación Granadina, aplicando al efecto las tareas del ingeniero e ingenieros que conforme el artículo 14 de la Ley del 2 de mayo de 1845, hayan sido o sean admitidos al servicio de la República;

Por tanto, y estimando conducente a este fin la celebración de contratas especiales, Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores, a nombre y en representación, del Gobierno de la Nueva Granada y con previa autorización suya, y Agustín Codazzi, teniente Coronel de ingenieros de la misma República entraron con tal objeto en conferencias, y después de la conveniente deliberación, acordaron los artículos siguientes:

¹ En el mes de mayo de 1849 siendo Presidente de la República José Hilario López, y con su aprobación se firma esta Contrata. Actuó en representación del Gobierno de la Nueva Granada. Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Estado, y el Coronel Agustín Codazzi, quien se compromete a hacer el levantamiento de la Carta Geográfica de la República, la descripción completa de ésta y un mapa corográfico de cada una de sus provincias con sus correspondientes itinerarios. Según lo que habla la ley" 5ª, parte 1ª, tratado 1, de la Recopilación Granadina.

Art. 1—Agustín Codazzi se compromete a formar una descripción completa de la Nueva Granada, y a levantar una carta general de dicha República y un mapa corográfico de cada una de sus provincias, con los correspondientes itinerarios y descripciones particulares, todo, a más tardar, dentro del término de seis años contados desde el día 1° de enero de 1850.

Art. 2—Tanto la descripción, como los mapas de que trata el artículo anterior, tendrá la extensión, claridad y exactitud necesarias para que el país pueda ser estudiado y conocido en todas sus relaciones, principalmente en lo tocante a topografía, estadística, y riquezas naturales.

Art. 3—A fin de que estos trabajos comprendan todos los puntos y materias que contribuyan a darles la mayor regularidad y perfección posibles, se ha estipulado además, que Codazzi presentará anualmente en la oficina que el Gobierno desígnenlos planes de las provincias que haya explorado, en los cuales se determinarán y situarán todas las ciudades, villas, aldeas, parroquias y vecindarios; los caminos y veredas que conducen de un pueblo a otro; las ventas, haciendas y hatos que, puedan señalarse sin causar confusión; los límites de los diversos cantones: las cordilleras, sus principales alturas y ramificaciones, las grandes selvas y su extensión: el curso de los ríos, su navegación y ventajas: los afluentes, quebradas y caños; y en fin, cuantos detalles puedan contener los planos, según la escala que se ha señalado para formarlos, y que, por regla general, es de una pulgada para cada legua cuadrada, como se demuestra en la siguiente:

Escala de 4 leguas a 6.666 $\frac{1}{3}$ varas.

Art. 4—Cada una de las cartas provinciales irá acompañada de un itinerario y descripción general de la respectiva provincia de los correspondientes itinerarios y descripciones particulares de los cantones en que ella esté dividida.

Tanto los itinerarios provinciales, como los cantonales, deberán contener una relación detallada de los caminos, reducidos a jornadas de tropa y a leguas granadinas, con indicación de las horas que se empleen en transitarlos y de los puntos militares que sean propios para la defensa de las provincias y de los cantones; cualidades del terreno e inconvenientes que presente a los transeúntes en el paso de los ríos, quebradas, cerros, bosques y pantanos. Las descripciones de las provincias y de sus cantones serán la explicación detallada de todo lo concerniente a la geografía física y política de la respectiva provincia y de sus cantones, con minuciosa expresión de los límites, configuración, extensión, ventajas locales, serranías, ríos, etc.; y con inclusión de noticias tan

cabales como sea posible adquirirlas, acerca de las producciones naturales y manufacturas de cada localidad, su población y estadística -militar; comercio, ganadería, plantas apreciables, terrenos baldíos y su calidad; animales silvestres; minería, climas, estaciones y demás particularidades que sean dignas de anotarse.

Art. 5—Luégo que se haya terminado la descripción geográfica y estadística y el levantamiento de todas las cartas corográficas, provinciales y cantonales, Codazzi formará y presentará, siempre dentro de los seis años expresados en el artículo 1, la carta general de la República y la descripción completa o sea el resumen geográfico de que habla el mismo artículo; quedando bien entendido, que estas obras y las demás que ya se han mencionado, así como los ejemplares de todas y cada una de dichas cartas que Codazzi deberá presentar también al Gobierno en la escala más conveniente para grabarlas en forma de Atlas, serán absolutamente semejantes, ya que no superiores, a las de igual clase que él ejecutó en Venezuela; y para que no ocurra dificultad ni disputa sobre este punto, Codazzi ha depositado en la Secretaría de Relaciones Exteriores las muestras que constan en el respectivo inventario.

Art. 6—Cuanto se ha estipulado en esta contrata con referencia al levantamiento de cartas corográficas y a la formación de los itinerarios y descripción geográfica y estadística de las provincias y de sus cantones, se entenderá así mismo respecto de los Territorios y de sus corregimientos.

Art. 7—Serán de cargo de Codazzi todos los gastos de guías, peones, bagajes, embarcaciones y cualesquiera otros que sean necesarios para sus viajes, residencia y operaciones; pero para hacer frente a tales gastos y remunerarle su trabajo el Gobierno abonará, a Codazzi por todo el tiempo de la duración de este contrato, treinta y tres mil doscientos diez y seis reales (33.216 rs,) anuales, que se le pagarán con anticipación al principio de cada año.

Art. 8—El Gobierno proporcionará a Codazzi un ayudante para escribir los mapas, poner en limpio los cálculos, descripciones, itinerarios, y cumplir los demás encargos que él encomiende y sean propios de esta comisión.

Art. 9—El Gobierno franqueará también a Codazzi un sextante, un horizonte artificial, dos barómetros, dos cronómetros, un teodolito, un nivel de antejo, dos termómetros, una aguja pequeña, un nivel pequeño, y un higrómetro. Si alguno de estos instrumentos se inutilizare con el

trabajo, se le repondrá con otro en buen estado de servicio; pero él los devolverá todos inmediatamente que termine sus operaciones.

Art. 10—El Gobierno pondrá a disposición de Codazzi los censos de población y los demás datos estadísticos que se hayan reunido o en lo sucesivo se reúnan en las Secretarías de Estado, y ordenará a las autoridades locales que le procuren cuantas noticias exija y puedan adquirirse, y que le den toda la protección, auxilios y facilidades que necesite y sean conducentes al mejor desempeño de su comisión.

Art. 11—Además de lo convenido en el artículo 8, se ha estipulado que si los créditos que se abran anualmente al Poder Ejecutivo para dar cumplimiento a este contrato, alcanzaren para asignar una módica pensión y pagar los gastos de alguno o algunos jóvenes granadinos que hayan hecho un curso de filosofía y quieran acompañar y ayudar a Codazzi en calidad de adjuntos, éste quedará obligado a enseñar el uso de los instrumentos y a instruir en las operaciones de su cargo, á los jóvenes que el Gobierno designe al efecto.

Art. 12—Este contrato, y el adicional que le está anexo, se considerarán perfeccionados desde que hayan sido aprobados por el Poder Ejecutivo; pero los gastos que son consiguientes no se computarán sino desde el 1º de enero del año entrante.

En fe de lo cual se extienden y firman por una y otra parte dos ejemplares de este documento, ambos de un mismo tenor y forma, en Bogotá a veinte de diciembre de mil ochocientos cuarenta y nueve.

Victoriano de D. Paredes. — A. Codazzi

Bogotá, 1º de enero de 1850.

Aprobado. El Presidente de la República,

José Hilario López.
Victoriano de D. Paredes.

DOCUMENTO N° 2 ²

CONTRATA

Adicional a la que se ha celebrado para el levantamiento de la Carta Geográfica de la República

Habiéndose estipulado en el artículo 8 del contrato celebrado en esta fecha con el teniente Coronel Agustín Codazzi, sobre levantamiento de la Carta Geográfica de la República, que el Gobierno le proporcionará un ayudante para escribir los mapas, poner en limpio los itinerarios y cumplir los demás encargos que el mismo señor Codazzi le encomiende; y siendo conveniente contratar al efecto una persona idónea, cuyos servicios puedan utilizarse en otros objetos análogos, que también sean de interés público; los infrascritos, a saber: Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, a nombre del Poder Ejecutivo, y Manuel Ancízar, ciudadano de la misma República, en su propio nombre, han convenido en acordar y por la presente acuerdan los artículos siguientes:

Art. 1—Manuel Ancízar se encarga de servir de ayudante al señor Codazzi en los trabajos corográficos que va a emprender. En calidad de tal ayudante le acompañará en todas sus expediciones, a levantar la carta de la República, pondrá en limpio todos los itinerarios, cálculos y observaciones: escribirá según las reglas del arte, las cartas parciales que se vayan formando, y la general cuando se forme; y en suma auxiliará al señor Codazzi de cuantos modos le sea posible, arreglándose a las instrucciones que él le diere.

Art. 2—Ancízar se obliga además a escribir y ordenar un Diccionario geográfico-estadístico de la Nueva Granada, que contenga lo sustancial sobre posición de todos los lugares, su temperatura, población, producciones, comercio, vías de comunicación, rentas y obras públicas nacionales y seccionales: las nociones generales que puedan obtenerse sobre organización política, fuerza armada, estadística judicial, crédito nacional, instrucción pública, monedas, pesos y medidas; y en fin, una noticia sucinta de todos los hechos de algún interés relativos al gobierno, la población, la industria y los establecimientos públicos.

² Trata este documento de la Contrata hecha en enero de 1850 por Victoriano de Diego Paredes en representación del Gobierno de la Nueva Granada y el ciudadano Manuel Ancízar al encargarse éste de servir de ayudante a Codazzi en el levantamiento de la Carta Geográfica de la República, escribir y ordenar el Diccionario Geográfico-Estadístico de ésta, que contenga lo sustancial sobre todos los lugares, su temperatura, población, etc. etc. Así como también escribir e ilustrar una obra, sobre los lugares de interés que visiten.

Art. 3—También escribirá Ancizar una obra acompañada de diseños describiendo la expedición geográfica en sus marchas y aventuras, las costumbres, las razas en que se divide la población, los monumentos, antiguos y curiosidades naturales, y todas las circunstancias dignas de mencionarse. Esta obra esencialmente dramática y descriptiva, deberá combinarse con la del Diccionario geográfico-estadístico, de tal modo que ambas den a conocer el país en el exterior en todas sus fases y especialmente en las que son adecuadas para promover la inmigración de extranjeros industriosos.

Art. 4—Estas obras se irán consignando por partes en la Secretaría de Relaciones Exteriores, cada seis meses, o a más tardar cada año, sin perjuicio del ejemplar completo, revisado y corregido, que Ancizar entregará al Gobierno luego que las concluya, que será antes de la terminación del presente contrato.

Art. 5—Para remunerar a Ancizar su trabajo en las cartas, itinerarios, cálculos y demás tareas que ejecute en la expedición corográfica a órdenes del señor Codazzi, así como en la ordenación, redacción y arreglo del Diccionario geográfico-estadístico y de la obra descriptiva de que tratan los artículos anteriores, el Gobierno le abonará y pagará anticipadamente, en cada año, catorce mil cuatrocientos reales (14,400 rs.), de los cuales saldrán los gastos de escritorio y transporte y cualesquiera otro que puedan ocurrirle.

Art. 6—Este contrato quedará perfeccionado desde que haya sido aprobado por el Poder Ejecutivo, y permanecerá en fuerza y vigor por seis años contados desde el 1º de enero de 1850.

En fe de lo cual extienden y firman por una y otra parte dos ejemplares de este contrato, ambos del mismo tenor y forma en Bogotá a 20 de diciembre de mil ochocientos cuarenta y nueve.

Victoriano de D. Paredes — Manuel Ancizar.

Bogotá, 1º de enero de 1850.

Aprobado. El Presidente de la República,
José Hilario López.

Victoriano de D. Paredes.

DOCUMENTO N° 3

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

Apéndice del Informe

PRIMERA PARTE

La Ley 29 de mayo de 1840 dispuso que en el curso del mismo año se diera principio al levantamiento de la Carta Geográfica de la República, e introdujo para ello algunas alteraciones en lo prevenido por la Ley 5ª, parte 1ª, tratado 1º de la Recopilación Granadina. Aunque esta Ley recopilada se expidió desde el año de 1839, diversas causas habían influido para que nada de positivo se hiciera en cumplimiento de ella, y aún después de expedida la de 29 de mayo citada, fue necesario vencer no pocos inconvenientes para evitar nuevas demoras en su ejecución; pues dicha Ley, aunque tan perentoria y preceptiva, no abrió el crédito explícito necesario para llenar su objeto, ni en la del Presupuesto Nacional para el corriente año económico se apropió partida alguna a este fin. Sin embargo, el Poder Ejecutivo que está íntimamente penetrado de la importancia y urgente necesidad de la obra en cuestión, resolvió que para llenar el vacío que he indicado, se incluyera en la liquidación general de dicho presupuesto un crédito adicional equivalente al que la citada Ley de 29 de mayo abrió implícitamente al Poder Ejecutivo, en el hecho de haber mandado practicar una operación que presupone indispensablemente el gasto de la suma apropiada al efecto por la Ley 5ª , parte primera, tratado 1º de la Recopilación Granadina.

Aún antes de dictar esta resolución y proveer fondos para la Empresa, se habían entablado en el despacho a mi cargo, algunas conferencias con el señor Coronel Codazzi, ingeniero al servicio de la República, para ajustar con él los términos en que pudiera obligarse a ejecutar la obra apetecida. Como el nombre del Sr. Coronel Codazzi tan favorablemente conocido por su consagración al cultivo de las ciencias, se recomienda por sí mismo y es la mejor garantía de idoneidad que podría presentarse para la satisfactoria ejecución de los trabajos corográficos que debían emprenderse; y como ni él solicitaba mayor remuneración de la muy módica que se le dio en Venezuela por una obra inferior a la que debe ejecutar aquí, ni el Poder Ejecutivo procedía con el ánimo de hacer mal entendidas economías, sino que contaba con la seguridad de estar tratando con un hombre de honor que tiene reputación científica que conservar y aumentar, y con quién lo que más importa no es hacer mezquinos ahorros, sino proporcionar todos los medios necesarios para asegurar la perfección de la obra que va a ejecutarse; fue fácil arreglar prontamente todas las condiciones del

contrato, y en consecuencia se firmó el convenio adjunto a este informe bajo la letra G. En dicho documento y en los demás comprendidos bajo la misma letra, se verá que el señor Coronel Codazzi ha quedado comprometido a recorrer sucesivamente, dentro del término de seis años, todas las provincias de la República, para levantar la Carta General de ella, las particulares de las provincias y los minuciosos itinerarios y descripciones que en el mismo contrato se expresan; haciendo con tal objeto prolijas exploraciones en todas las partes de nuestro vasto territorio. La Carta General será de lo más perfecto que se conoce en su línea, y las particulares se ejecutarán en tan grande escala y tan circunstanciadamente, que habrán de señalarse en ellas no solo las principales casas aisladas, hatos y potreros, sino las sendas y veredas, y hasta las menores corrientes de agua. Los itinerarios y descripciones escritas, que también debe preparar él Coronel para que se agregue a las cartas, se compondrán de numerosos cuadros sinópticos sobre Geografía Física, y estadística civil y militar de cada una de las provincias, cantones y distritos parroquiales de la República, con noticias curiosas sobre historia, clima, productos naturales, tierras baldías, minas, distancias entre las diversas poblaciones, derroteros para marchas y demás operaciones militares, y en fin, una multitud de detalles utilísimos para la administración pública; quedando bien entendido que todos estos trabajos serán iguales a las mejores obras de su clase que se han publicado en otros países, y superiores, si posible fuere, a las que el señor Codazzi ejecutó en Venezuela.

El relevante mérito de las tareas geográficas con que el señor Coronel Codazzi ilustró su nombre en aquella República, es tan generalmente reconocido y apreciado, que sería absolutamente inoficioso el recomendarlo. Felizmente la opinión pública ha hecho entre nosotros a éste distinguido profesor la justicia que él merece, y le considera con razón, no solo como un hombre honrado que ha llenado fielmente sus compromisos en otros países, sino como un sabio que trabajando por amor, a las ciencias, no omite en obsequio de ellas molestia, penalidad ni sacrificio alguno para la perfecta realización de las obras que se le encomiendan, ejecutando, como consta que lo verificó en Venezuela, mucho más de lo que ofrece o se compromete a hacer. El Gobierno confía, pues, con fundamento, en que el resultado de los trabajos que ha encomendado al Coronel Codazzi dejará satisfecha la expectación pública; y se promete que reproducidos en una carta general y el Atlas en menor escala que a su tiempo habrán de grabarse y publicarse, formarán un precioso monumento, que, aun prescindiendo de su gran utilidad práctica que supera a toda ponderación, hará honor a la República y contribuirá a que en los fastos futuros de la Nación, se haga grato recuerdo y distinguida mención de los Congresos que protegieron y de la administración que dirigió la ejecución de tan útiles trabajos.

Si lo que no es de temerse, hubiera quién se inclinara a creer exagerada la importancia que el Gobierno da a los trabajos de la Comisión Corográfica, podría desengañarse al pensar que, a excepción de la interesante carta que debemos al generoso patriotismo del señor Coronel Acosta, la República carece todavía de un mapa general, y sobre todo de cartas corográficas enteramente dignas de confianza. Así pues, aunque solamente este beneficio hubiera de obtenerse de la Comisión, bastaría traer a la memoria las cuantiosas sumas que otras naciones han invertido en semejantes empresas, para ver que los gastos que ésta va a causarnos son casi insignificantes, no solo en comparación de aquello, sino en comparación con los preciosos resultados que ella nos proporcionará.

No satisfecho, sin embargo el Gobierno con que se levante el mapa general de la República y otros de las provincias en mayor escala y más detallados, se ha propuesto, para llenar cumplidamente el objeto de la Ley; que estos trabajos sean complementados con algunas obras descriptivas, que den a conocer con mayor perfección la Geografía Política y Civil y la Estadística del País en sus principales ramos de riqueza, industria y población; y en consecuencia, ha agregado a la Comisión Corográfica con este especial objeto, al señor Manuel Ancizar, sujeto de reconocida ilustración y laboriosidad, que ha convenido patrióticamente en prestar este nuevo servicio a su País, sin más remuneración que la muy precisa para cubrir sus gastos de subsistencia y transporte, separándose para ello del alto empleo que desempeñaba en la Administración de la Hacienda Nacional.

Sometidos a toda clase de privaciones, los señores Codazzi y Ancizar emprendieron operaciones desde principios de enero último, y se dirigieron a las provincias del Norte de la República, en donde permanecerán algún tiempo. Penetrando en lugares ignorados y que hasta ahora han parecido casi inaccesibles a la observación humana, ellos harán preciosos descubrimientos en antigüedades, geografía e historia natural; y acopiando cuantiosos materiales para la ejecución de las obras que se les han encargado, darán a conocer en muchos ramos las ricas y variadas producciones de nuestro suelo. En fin, practicando en los archivos nacionales prolijas investigaciones, reunirán en una gran masa de datos sobre la época actual, que junto con la no menos numerosa que existe en ellos sobre épocas anteriores, permitan publicar una estadística de la Nueva Granada que sea al mismo tiempo histórica y comparada, y bastante cabal para servir de base segura a la Administración Pública, prestándose además a otras aplicaciones de interés general.

Por falta de fondos no ha podido el Gobierno destinar a esta Comisión un naturalista, lo que sería de desear que en lo sucesivo pudiera hacerse; pues aunque los señores que la componen tienen

encargo de dar algunas nociones sobre animales y plantas indígenas, no puede exigírseles que formen catálogos metódicos ni colecciones completas, y menos aún que adquieran noticia de las costumbres de aquellos, y de las virtudes medicinales y propiedades aplicables a la industria y a las artes, que se descubran de nuestra rica vegetación. El uso que de estas propiedades se haya hecho hasta ahora debe ser ciertamente muy empírico, pero con todo sería útil generalizar el conocimiento de ellas, así como el de todas las varias especies de animales que existen entre nosotros; porque de este modo se llamaría la atención de las personas capaces de ocuparse en el análisis de aquellas y en el examen de éstas, y se propagaría el gusto por la botánica y la zoología, ciencias llenas de encanto y maravilla, y cuyo estudio sería de incalculable utilidad en nuestro país. Pero sobre todo convendría destinar a la expedición un geólogo. El señor Coronel Acosta, a quien ya he tenido ocasión de aludir, ha ofrecido que prestará desinteresadamente este servicio, siempre que la Comisión recorra las provincias inmediatas a su residencia habitual; pues piensa ocuparse, como ya lo está verificando, en hacer algunas observaciones geológicas; pero esta oferta, aunque sumamente patriótica y bajo todos aspectos digna del aprecio del Gobierno y de la Nación, no llena las miras del Poder Ejecutivo, que desea aumentar la Comisión, no con un colaborador accidental, sino con un miembro nato que la acompañe en todas sus marchas y expediciones, para estudiar atentamente, ya que no superposición de todas las capas, siquiera la naturaleza general del terreno en cada una de las principales regiones geológicas en que puede dividirse nuestro territorio, levantando mapas de ellas, y formando colecciones de rocas y tierras que suministren alguna idea de la composición mineral de nuestro suelo en toda la extensión de la República, y dé la aplicación que pueda darse en las fábricas y en las artes a las muchas variedades de gredas, arcillas, etc. que poseemos.

En cuanto a la mineralogía, propiamente dicha, convendría practicar investigaciones más detenidas y prolijas; y al efecto, el geólogo que se destine a la Comisión Corográfica, debería a veces separarse de ella para visitar las minas que actualmente se explotan y a las que a su juicio puedan beneficiarse en lo futuro; pues hay en la República muchos metales, que aunque hoy sean de poco aprecio, serán más tardé de mucho valor y podrán beneficiarse con ventajas; por lo cual deben colectarse y estudiarse algunas muestras de ellos, dando a conocer las localidades en que existan, para que oportunamente se exploten con facilidad y buen suceso.

A fin de agregar a la Comisión estos dos miembros auxiliares, sería absolutamente insuficiente la cantidad anual que de ordinario se apropia para el sostenimiento de la Comisión; y habría que alzarla hasta el completo de doce mil pesos, o sea a noventa y seis mil reales. Si las Cámaras convienen en abrir al Poder Ejecutivo el crédito adicional de treinta y dos mil reales necesario para

completar dicha suma, sería bueno que acordasen un decreto especial autorizándola para emplear y destinar a la expedición, además de los miembros de la Comisión Corográfica, un naturalista (botánico-zoólogo y dibujante) y un geólogo. Este, como se ha dicho, lejos de ser un gasto improductivo, sería la colocación de un pequeño capital a grueso interés material, político y social, y acaso el mejor medio de atraer una copiosa inmigración, dando a conocer en el extranjero la belleza e incalculables riquezas de nuestro territorio.

Y pues que he aludido a los medios de atraer a nuestro país una copiosa inmigración, aunque la observación no sea muy propia de este lugar, me permitiré agregar, que en concepto del Poder Ejecutivo los arbitrios que hasta ahora se han acordado para promover- la inmigración de extranjeros honrados y laboriosos, quizás no son los más adecuados para alcanzar el fin propuesto, y antes bien, pueden llegar a hacerle del todo adversos, si, como debe suponerse, lo que se desea no es la introducción de algunos labriegos y artesanos de inferior calidad a los muchos que abundan en varios, puntos de la República, sino la provechosa inmigración de un número considerable de hombres industriosos, que tengan conocimientos útiles que propagar y capitales productivos que invertir en el fomento de la industria y comercio del País.

Pagando el pasaje y los primeros gastos de establecimiento de los inmigrantes, que en sustancia es lo único que se atiende en las disposiciones vigentes sobre el particular, conseguiríamos sin duda atraer algunas familias mendicantes, pero no lograríamos promover aquella inmigración selecta de propietarios, artistas y hombres de ciencia, que transportando al mundo virgen que habitamos, el taller del hábil menestral, las artes del cultivador inteligente y del gabinete del sabio, explotarían nuestras riquezas naturales, y cambiarían aspirar a tamaños resultados por medio de inmigración individual y paulatina de gentes desvalidas, inmigración que siempre estaría sumamente limitada por lo exiguo de los fondos que en el estado actual del tesoro pudieran destinarse a este fin, es, me atreveré a decirlo, es desconocer las verdaderas exigencias del país, o entretenerse en una patriótica quimera. El término que debemos preponernos en esta materia es encaminar a nuestras costas una corriente voluntaria de inmigrantes, que tengan disposición a trasladarse a nuestro país con conocimiento de causa y recursos propios suficientes para emprender alguna especulación lucrativa, sin necesidad de auxilios directos de nuestra parte; pues los que pudiéramos proporcionarles, bien sean que consistan en el pago de pasaje, o en cualquiera otra medida análoga, estarán siempre tan limitados por la penuria de nuestro Erario, que, preciso es repetirlo, sería una ilusión esperar de ellos el resultado a que aspiramos.

Para demostrar esta verdad, basta aducir una consideración, que, aun omitiendo en gracia de la brevedad otras muchas de no menos peso, me parece decisiva en la cuestión:

La principal dificultad que ha ocurrido para atraer a esta República a una numerosa inmigración, consiste en que aún no tenemos bastantes frutos de exportación propios para el consumo de los mercados de Europa, y que por consiguiente no podemos asegurar una carga de retorno a los buques que nos traigan inmigrantes; de donde resulta, forzosamente, que el precio de pasaje tiene que elevarse hasta el punto necesario para cubrir los gastos de un viaje redondo de venida y regreso, que de ordinario se computa en más de dos meses. Verdad es, que a virtud de la Ley sobre libertad del cultivo y del comercio del tabaco, la exportación de este artículo puede llegar a desarrollarse lo bastante para que los buques que no traigan inmigrantes tengan seguridad de encontrar carga lista para no verificar su regreso en lastre, lo que causaría naturalmente una reducción considerable en el precio del pasaje de los inmigrantes; pero si bien es cierto que no debemos perder de vista esta condición favorable, también lo es que ella no ha salido todavía de la esfera de una simple hipótesis que depende de eventualidades futuras, y que por lo mismo no merece colocarse en la categoría de los hechos prácticos dignos de entrar seriamente en nuestros cálculos.

Por otra parte, y bien sea que podamos o no contar con la facilidad que la rebaja del precio del pasaje proporcionaría, siempre sería necesario apelar a otras medidas colaterales, y servirnos de cuantos medios indirectos puedan arbitrarse para que los muchos individuos de las clases trabajadoras que hoy carecen en algunos países de Europa de la seguridad y bienestar material a que estaban acostumbrados, adviertan que en la Nueva Granada se les abre ancho campo para enriquecerse y vivir tranquilamente, ajenos a la política en su calidad de extranjeros, y como tales, libres de los funestos efectos de las turbulencias sociales que actualmente agitan, y que por mucho tiempo seguirán conmoviendo al antiguo continente. Nada contribuirá tanto a popularizar en Europa el conocimiento de este hecho importante, como el establecer un sistema de publicaciones constantes, y metódicas, para poner, por decirlo así, a la vista de las clases medias de aquellos países, de esas clases que en su mayor número llevan una vida angustiada por el doble exceso de la competencia y de la producción, la prodigalidad de ventajas que les ofrece este país; empleando también la potencia hoy día irresistible de la prensa periódica, en llamar hacia el mismo objeto la atención de los filántropos, de los estadistas y de las numerosas sociedades y oficinas públicas que se ocupan en abrir salida y en dar impulso metódico a la inmigración de la superabundante población de aquel continente.

El Poder Ejecutivo espera que el Congreso no desatenderá estas consideraciones, y que reconocerá desde luego la inmensa afluencia que con muy poco gasto se ejercería por éste medio, para cambiar la dirección que hasta ahora ha tomado la emigración de Europa, y hacerla sesgar hacia la Nueva Granada. Nuestro país generalmente hablando, es desconocido en el exterior, y lo es todavía más entre las gentes dispuestas a emigrar. Es, pues, necesario proporcionarles datos para que aprendan a apreciarlo, y para ello es menester que nos apresuremos a poner en circulación algunos libritos o folletos escritos en estilo sencillo e insinuante, que contengan breves descripciones de la posición geográfica de la Nueva Granada, de sus productos, del modo de vivir de sus habitantes, y de la favorable disposición con que el Gobierno y el pueblo hospitalario de este país recibirían a los nuevos colonos, a fin de que las muchas personas, regularmente acomodadas, que hastiadas de la vieja Europa suspiran por un nuevo hemisferio, se encaminen a nuestro bello país.

Este es el pensamiento que me ha dominado al desenvolver de orden del Gobierno las instrucciones que han de servir para el levantamiento de la Gran Carta Nacional y de los mapas provinciales, no menos que para el ordenamiento de los cuadros estadísticos y de las obras descriptivas que deben servir de complemento a los trabajos de la Comisión Corográfica. Mas como apenas se ha dado principio a ellos, y transcurrirá algún tiempo antes de que puedan utilizarse en el objeto indicado, sería muy conveniente que entre tanto se apropiara una cantidad que podría ser de 24.000 reales en cada año, destinada única y exclusivamente a la formación, traducción y publicación en los principales diarios europeos y en los de mayor respetabilidad y circulación en los Estados Unidos, de algunos opúsculos o artículos concisos en que se reproduzcan las disposiciones vigentes sobre inmigración, naturalización y colonización de extranjeros, con breves noticias descriptivas de la Nueva Granada, en que se manifieste la situación y el aspecto físico de las comarcas adecuadas para el establecimiento de inmigrantes, su clima y principales producciones, industria, población, etc. Estos mismos artículos podrían recopilarse para formar con ellos algunos pequeños folletos, como los que ya he indicado, acompañados de un diseño o croquis geográfico de la República, de un resumen de los derechos y garantías que gozan sus habitantes; y en fin, de cuantos datos estadísticos pudieran obtenerse y se estimaran propios para dar a conocer en el exterior el estado actual de la República, las ventajas naturales y políticas que ofrece a la inmigración, y el modo, forma, y precauciones con que convendría que ésta se verificara.

A fin de proporcionar al Poder Ejecutivo la cantidad que ya he indicado como suficiente para hacer estas publicaciones, podría aumentarse la partida que se vota anualmente para impresos oficiales, o lo que sería más acertado para impedir abusos, podría abrirse un crédito especial determinando claramente el objeto a que deba aplicarse.

Bogotá, 2 de marzo de 1850.

Victoriano de Diego Paredes
Secretario de Relaciones Exteriores.

DOCUMENTO N° 4³

INFORME

Fue en 1538 que por el río Opón se introdujeron los primeros conquistadores de la Nueva Granada, y cuatro años después conocieron lo difícil de comunicarse por aquella vía con el Magdalena. Escogieron entonces la del Carare, sin duda indicada por los indígenas. Estos en aquel tiempo hacían las veces de bestias de carga; y acostumbrados a bajar o subir cerros por las cuchillas o las pendientes, siguieron sus antiguas sendas que conducían por la dirección más breve al puerto de Carare. Cuando los españoles tuvieron bestias de carga que reemplazasen a los indios hubieron de ensanchar un poco aquella vía, que partiendo de Vélez sube a la peña de éste nombre, 2.600 metros sobre el nivel del mar, para bajar después a las quebradas que forman el río Ture: enseguida sube otra vez casi a la altura de la Peña de Vélez en el alto del Roble (2.087 m.) de allí baja y sube de nuevo para llegar a las cuevas (1.894 m.). Vuelve a subir y bajar hasta el punto de las Cruces: desciende con algunas ondulaciones hasta Flores (1.038 m.), desde este pueblo sigue una larga cuesta para después bajar a una quebrada y volver a subir y descender a otra llamada la Balsa. Allí emprende una áspera cuesta hasta Gallegos (1.100 m.) para bajar hasta el cauce del río Orta (730 m.); atraviesa sus aguas y sube a Sabana alta (1.832 m.) para bajar después a otra hondura por donde corre el río Guayabito (68 m.) Encuentra a éste en una estrecha hoya en medio de cerros y escarpados que obligan en menos de media legua a pasarlo más de treinta veces; y cuando el camino no sigue el cauce del río, sube y baja con fatigosa alternativa los estribos de la serranía hasta llegar a Guabito (448 m.) Desde aquí por entre selvas vírgenes, sigue la senda atravesando de distancia en distancia el río hasta dejarlo en la Cimitarra y seguir luego por pequeñas colinas y ondulaciones del terreno hasta el puerto de Carare que calculo 551 metros

³ En este documento trata Codazzi de la importancia que tiene la construcción de un nuevo camino entre Vélez y el Puerto de Carare (hoy departamento de Santander). Indicando con razones técnicas cuál debe ser la ruta que se debe seguir, para que tan rica región tenga fácil acceso. Exalta el esfuerzo hecho por el doctor Zaldúa al querer subsanar este grave problema, en el que según Codazzi no se invertirán más de \$ 66.000.

sobre el nivel del mar y como 250 sobre el Magdalena. Un camino de cuestas y estribos tan seguidos y escarpados, por serranías de formación caliza alternando con greda y muy poca sílex, no es ni puede ser sino una serie de fangales tremendos, de manantiales perennes que aflojan y hundien el suelo, en términos que se han visto precisados a formar estrechas calzadas de grandes piedras y de maderos atravesado, y construir de trecho en trecho una especie de puentes sin estribos ni desagües, compuestos de troncos tendidos sobre lo más profundo de los tembladores. Sin embargo, esas composiciones que datan de muchísimo atrás, no han mejorado la vía; porque las piedras mal dispuestas, demasiado grandes y muy inclinadas, a veces en forma de escalones por lo pendiente del terreno, no permiten a las bestias hallar puntos de apoyo en la subida ni en la bajada, resbalando sobre aquellas lajas húmedas y lisas con manifiesto peligro de caer. La fuerza de las aguas que descienden de los cerros empinados encuentran el camino con un fuerte declive, se precipitan por él, labran excavaciones, arrastran las piedras y encontrando un piso fangoso forman callejones llenos de barro en que se sumen las bestias, que a duras penas pueden subir y bajar aquellas cuestas tan escarpadas; aquí se agrega que en medio del fango se encuentran sepultadas las piedras dislocadas y rodadas, aconteciendo que las patas de las bestias- padecen infinitamente o quedan aprisionadas precisamente cuando el cuerpo del animal está fuera de equilibrio. Otro tanto sucede en los trechos compuestos con maderos, que podridos en parte dejan hoyos profundos y peligrosos. No se ha pensado jamás en desagües cuando en un camino lleno de filtraciones era la primera medida; pero jamás tampoco se ha pensado en hacer más suave las frecuentes subidas y bajadas; así es que, además de lo áspero de las cuestas que obligan a las bestias a hacer un grande esfuerzo para transportar su propio peso, encuentra atascadales sembrados de piedras afiladas que multiplican la fatiga y a la larga postran las fuerzas del animal más robusto.

Si tanta fatiga cuesta el subir, no menos el bajar; porque lo agrio de la senda formada de saltos, piedras resbaladizas o con hondos barriales hace que el peso de la bestia y el peso adicional de la carga o el jinete la empuje y precipitadamente hacia abajo; y como los peligros y los malos pasos son seguidos y sin interrupción, el animal no tiene tiempo para asegurarse sobre sus piernas y casi medio rodando baja; y si una pierna mal puesta lo hace resbalar o un hoyo lo detiene, su caída es inevitable; de manera que la vida del hombre y del animal están en constante peligro; hombres de a pie y de a caballo que venían con nosotros todos cayeron: una carga de solo tres arrobas cayó también, y todas nuestras muías salieron con las patas peladas y los cascos adoloridos.

Para colmo de dificultades, como la parte del camino es cortado 43 veces por el río Guayabito, si éste llega a crecer queda el viajante atajado en un desierto, sin arbitrio de seguir ni retroceder. El

señor Zaldúa ha intentado echar este pedazo de camino por otra parte, abriendo una pica que va a buscar la cumbre de Buenavista; pero esta nueva senda tiene, según informe del que la formó, los mismos inconvenientes que la antigua, porque baja a tomar una depresión de la cordillera, sube a un picacho, baja a una llanada, vuelve a subir a la cumbre de Buenavista, baja otra separación del mismo cerro, sube un tercer picacho para luego bajar, y así irá siguiendo hasta San Lorenzo; de manera que no habrá pasos de río, abierta esta senda, pero sí subidas y bajadas pendientes que en el invierno, y a poco que se trajine, se pondrá sino intransitable a lo menos con bastantes barriales y callejones que formarán las aguas, aunque no serán tan peligrosos como el resto del camino, por cuanto la formación de aquella loma es distinta de las otras y la parte que he visto de ella, indica que predomina el sílex y no la greda, y además no es de constitución calcárea sino sistosa, lo que da un cascajo pisaroso blanco y aplomado que hará un camino seco y excelente siempre que sus pendientes sean suaves y tengan los convenientes desagües.

No creo exagerado lo que dejo expuesto. Tan cierto es, que con dificultad se encuentra quién quiera alquilar mulas para ir al Carare, y el escaso tráfico se hace con bueyes de carga durante el verano; si es que puede decirse que hay verano en un país cubierto de selvas espesas que interceptan los rayos solares y mantienen constantemente húmedo el suelo. Además de esto, allí se respira un aire cargado de miasmas pestíferos debidos a la descomposición de los vegetales en constante putrefacción, y los anegadizales estancados y grandes ciénagas del Magdalena envían sus exhaladores hacia la serranía, las cuales no pudiendo elevarse para pasarla se depositan en lluvias o vapores permanentes.

De Vélez al puerto hay solo 19 y media leguas granadinas y a veces las cargas gastan diez o doce días. Esto basta para dar una idea de la calidad de la senda.

Cuando después de examinado el terreno se descubre una vía cómoda, llana, sana, para llegar hasta el Carare, no puede concebirse como en tantos siglos no haya habido un hombre que la haya indicado, estando a la vista del transeúnte. Sin duda jamás un inteligente se hizo cargo de la configuración de la serranía: o por ventura la calidad del camino actual ha impedido a todos pensar en otra cosa que en la seguridad de su vida, porque de otro modo habrían visto en la hoya del río Orta la vía cómoda que la naturaleza ha preparado para que allí concurra el comercio de esta provincia y de las limítrofes Tundama y Tunja, relacionándose fácilmente con el Magdalena.

Vélez, fundada sin duda para que sirviera de escala a los conquistadores para comunicarse con el Magdalena, ha quedado aislada y estacionaria desde que se hubo encontrado por otras partes

mejores vías de comunicación hacia aquel río. Vélez, pues, si no abandona el antiguo y bárbaro camino de Carare, apresurándose a abrir la nueva ruta segura y fácil, indicada por la Providencia como un beneficio singular, debe renunciar a toda esperanza de progreso, porque no encontrándose en ninguna vía comercial está absolutamente extraviado; la industria no está sino en pañales aún, y la agricultura en la infancia, reducida a sembrar lo necesario para vivir, o cuando más para llevar pequeñas cantidades de comestibles a los pueblos más cercanos. Ningún fruto de los provechosamente exportables puede competir con los que se producen a orillas o en las cercanías del Magdalena, como el cacao, café, añil, etc., porque los fletes absorben aquí las ganancias que podría hacer el agricultor. Pero desde que se abriese una vía cómoda que se pudiese recorrer en poco tiempo y sin peligro, ella prontamente se llenaría de casas y labores, y todos aquellos hombres industriosos no contentos con mal comer y vestir andrajos se situarían cerca del nuevo camino, seguros de llevar con poco costo sus cosechas hasta el Magdalena. Vélez, entonces vendría á ser un centro mercantil desde el cual se derramarían los efectos de retorno hacia el interior de las vecinas provincias que en cambio remitirán los productos de sus tierras tan multiplicados como sus variados climas.

El ilustrado y patriota doctor Zaldúa recibe 10.000 pesos para la composición del camino del Carare; y este excelente ciudadano los gastará con mil penas y trabajos, arruinará su salud y solo conseguirá desechar los pasos del río Guayabito, pero en nada mejorará la vía, aunque anualmente gastara igual cantidad, puesto que cada invierno destruirá las obras del verano en un camino de suelo ingrato, lavado por torrentes que arrastrarán cualquier superestructura, y minado por aguas subterráneas inagotables.

Animado por el deseo de ver prosperar esta provincia muy en riesgo de decaer o por lo menos de permanecer estacionaria por su posición geográfica, y de que los inapreciables esfuerzos del señor doctor Zaldúa en bien del país no se estrellen contra dificultades insuperables, procuré estudiar cuidadosamente el territorio comprendido entre Vélez y el puerto de Carare. De este estudio y de mi larga experiencia en la materia, he sacado el convencimiento de la practicabilidad de un verdadero camino de comercio, qué con el tiempo sea capaz de mejorarse hasta admitir carruajes.

Me apresuro pues, a remitir al señor Secretario copia de la porción oportuna de la carta que de esta provincia he levantado, para que en vista de ella y de este informe se sirva solicitar el apoyo del Ciudadano Presidente para una empresa que afianzaría la suerte de tres bellas provincias, haría fructuosos los esfuerzos del patriota doctor Zaldúa y perpetuaría en la memoria de estos pueblos el recuerdo de la Administración presente.

Reducida a la escala en que se trabaja la carta de la República, se ve en la copia adjunta la línea del actual camino del Carare, marcada con tinta roja. Comienza al poniente de Vélez para torcer luego al N. N. O. con pocas variaciones entre este rumbo y el norte. Demárcase también con tinta amarilla la nueva línea que propongo, partiendo hacia el oriente de Vélez, inclinándose al N. N. E., luego al N. O. y finalmente al norte hasta llegar a puerto.

Por la línea propuesta, desde la salida de Vélez (2.190 m. sobre el nivel del mar) se emprende una suave subida con una inclinación de tres o cuatro por ciento, cuando más, por todos los pliegues del cerro que llaman la Peña de Vélez, pasando por las cabeceras de la quebrada Batan y llegando a la cumbre más alta que he medido trigonométricamente (2.766) en el supuesto de que fuera preciso pasar por la misma cumbre, lo que no creo. En seguida se encuentra la hoya del Orta, hasta la cual habrá 3 leguas de camino fácilmente tendido. Dejando siempre a la izquierda el río Orta, debe seguir la vía sobre los flancos de la serranía que divide esta hoya de la del río Negro bajando siempre con un nivel constante del 3 por ciento hasta pasar el riachuelo Negro. Siguese luego, siempre teniendo a la izquierda el Orta, por la misma cordillera que ya divide las aguas que caen al Guayabito: atraviesa un poco más abajo de Sabana Alta el llamado camino actual, y faldeando el cerro da vuelta al elevado cerro de Buenavista que divide las aguas que van al río Carare de las que bajan al Guayabito. Ya el Orta unido al Carare forman un solo río, y siguiendo las sinuosidades del cerro de Buenavista, siempre bajando un 3 por ciento, se llegará cerca de San Lorenzo, de donde el terreno llegará al puerto, el cual podría establecerse tal vez más arriba. En todo caso la elevación del actual puerto será de 351 m., y como el camino por todos los pliegues y repliegues, de la serranía vendría a ser de 17 leguas, no cabe duda que la inclinación de un 3% es suficiente para descender desde la cumbre de la Peña de Vélez al Carare. En todo, pues, habría veinte leguas cuando la distancia directa de Vélez al puerto por elevación, es de solo diez leguas granadinas. Por las escalas graduadas que están en el mapa se puede calcular la distancia directa y las leguas del camino actual y del que propongo. Puede ser que el camino resulte con diez y siete leguas de longitud, en cuyo caso el descenso continuo no pasaría del 4%.

Un camino que no tiene grandes quiebras que pasar, que la loma por donde debe trazarse en la parte vista es sistosa y con silex alternando a veces con poca greda, da grandes esperanzas de resultar tan excelente que con el curso de los años podrá ensancharse y ponerse de modo que sea carretero, puesto que el descenso que se le da permite el tránsito de carruajes. Por ahora debemos contentarnos con que pueda irse a caballo en un día o día medio al puerto y con cargas en tres días sin ningún inconveniente. Solamente dos familias deben establecerse desde luego en la nueva vía para construir posadas para los transeúntes y plantar pasto para los animales. Una debe estar en

Río negro y su altura sobre el nivel del mar será de 2.151 m. La otra frente a la cumbre más alta de Buenavista y quedará a 851 m. de altura; ambas estaciones sanas porque la iserranía precisamente las cubre de los vientos reinantes del N. N. E. y N. E., con la gran ventaja adicional de que el sol, desde las ocho de la mañana hasta que se pone, baña constantemente todo el camino, el cual por consiguiente no necesita desmonte del lado del cerro sino solamente 10 varas del lado de la pendiente hacia el Orta o Carare, dejando caer de cualquier modo los árboles, pues siempre caerán bien ahorrándose el trabajo de trozarlos y quemarlos.

Desde el punto de gallegos se ve toda la hoya del Orta hasta el lugar de Sabana-alta; y a inclinación suave de las faldas cubiertas de selvas vírgenes indica que por ellas no puede haber obstáculos difíciles o invencibles. Desde la Cumbre de Buenavista se puede ver la inclinación de las faldas y cuchillas más a propósito para descender por sus flancos y jamás por sus cimas que no pueden dar el nivel constante que buscamos. Desde el alto del camino que va a Güepsa se puede ver y calcular muy bien la subida a la Peña de Vélez hasta más allá de las cabeceras de Batan, pues no hay bosques y solamente algunos matorrales y varios promontorios del terreno hundido que en otros tiempos hacía parte de la Peña de Vélez. La formación del suelo en estas dos o tres leguas del camino indica la existencia de manantiales ocultos, pero superficiales que deben salvarse mediante grandes zanjas del lado del cerro, puesto que un camino jamás debe ser dominado por las aguas. Fácil será dirigir el curso de estas zanjas a los pliegues de terreno, y por medio de pequeños puentes que permitan la salida de las aguas se despeñaran del lado del declive del cerro. No sucederá así desde que se esté en la hoya del río Orta, porque no habré tales filtraciones; pero siempre será útil hacer en la parte superior algunas zanjitas que reciban las aguas para que no caigan sobre el camino las de las alturas vecinas, y para que las llovedizas escurran por cauces bien dispuestos sin lavar el plano del camino.

No faltarán espíritus contradictorios que se opondrán a esta obra regeneradora de tres provincias. Dirán que no hay fondos para hacer tal camino, y alegarán que el terreno de la nueva vía no se ha explorado inmediatamente sino desde lejos, y que trabajar en él es exponerse a quedarse sin dinero y sin camino; que cuando los indios no tenían otro camino que el actual, y los españoles no hallaron otro en 300 años, es prueba de no haber vía posible.

Ni, faltarán algunos propietarios de terrenos incultos que quedarán lejos del camino, los cuales gritarán que se les van a arruinar sus haciendas, y con ellas la agricultura de la provincia. Hasta los vecinos de Las cuevas y de Flores se opondrán con apasionados informes a una variación de ruta

que los deja rezagados, que viola la costumbre establecida, e innova locamente lo hecho y practicado por nuestros sesudos predecesores.

Pues en este caso el deber de los hombres de gobierno y de perspicacia consiste en no dejarse aturdir por las voces de unos pocos que nada significan en comparación con los millares de ciudadanos que habitan estas provincias: y no obstante las representaciones cubiertas de firmas allí puestas sin ciencia del mayor número de firmantes, a someter la obra y demostrar con hechos, sin riesgos y paso a paso, conforme voy a indicar, que no es un delito la empresa aconsejada, ni una cosa superior a los recursos ordinarios de las provincias interesadas en salir de la injustificable nulidad en que hoy yacen.

Desde luego debe salir una partida de veinte trabajadores y un buen caporal conducida por un hombre inteligente y emprendedor, no ya como aquel montaraz que abrió la pica del señor Zaldúa; ese no puede servir ni de cabo de la partida; sino un hombre del temple, patriotismo y constancia del señor José Landázuri que conoce el país y no le arredrarán obstáculos. Esta partida saldría de Vélez subiendo como he dicho con el 3 por ciento aproximado dejando en las lomas peladas rastros de su paso con golpes de zada, barra o pala, y deben seguir siempre, aunque alguna peña sé interponga, pues a su tiempo será removida y se podrá pasar por debajo o arriba cuando se rectifiquen la pica y la nivelación. Desde que lleguen a la cumbre seguirán su pica bajando tan suavemente como si fuera llano por todas las sinuosidades del terreno, por el rumbo que he indicado y que no puede nadie equivocarse desde que se examine de antemano a la simple vista del terreno en los puntos mencionados de gallego, Buenavista y cerro en el camino de Güepsa. Esta pica exploradora se hará en un mes solamente con machetes, y costará el pequeño gasto de 400 pesos comprendidas las herramientas. Al regreso la medirán los peones con una cabuya de diez varas granadinas; y si es sólido, si no presenta pasos insuperables, entonces es tiempo de emprender una pica más formal. Pero si el informe del señor Landázuri se viese que era impracticable por allí el camino proyectado, entonces se abandonaría la empresa y solamente se habrían sacrificado 400 a 500 pesos, que valen bien la pena de ser arriesgados para dar vida y aliento a tantos habitantes. .

Supongamos favorable el informe. Entonces con un nivel de agua, cosa fácil de haber por medio de dos botellas blancas adaptadas a los extremos un tubo de hoja de lata por el cual se comunique el agua de las botellas, se lleva con exactitud el descenso del 3, 4 por 100 poniendo marcas de trecho en trecho indicativas de los puntos a donde deba dirigirse el banqueo. Cien trabajadores divididos en cuadrillas de a 20 hombres con sus caporales, dos sobrestantes y el Director empiezan a

banquear el ancho de una vara nada más: seis cocineros con sus ayudantes hacen la comida para los trabajadores que deben comer y dormir en el monte, haciéndose ranchos de distancia en distancia. Tan luego como lleguen a las montañas vírgenes deben cortar aquellas ramas o árboles que impida el paso de un hombre a caballo. En tres meses del verano habrá concluido la pica, que, calculado el gasto de herramientas, víveres y jornales y lo que pueda hacer cada hombre, sueldo del director que debe ser bien pago, y sobrestantes inteligentes para auxiliarlo, no habrá costado más de 6.000 pesos. Deben tener por regla invariable no dejar ninguna raíz y descarrar el terreno aun en la llanura, hasta llegar al suelo firme que a veces está a media vara, no hay desmonte ni desagüe; a menos que alguna peña fácil de volar retardara demasiado la pica, en cuyo caso debe removerse sin vacilar.

Tan luego como la pica esté terminada y de nuevo medida dejando marcado en los árboles el número de leguas, el señor Gobernador acompañado del doctor Zaldúa, de todos los empleados y personas influyentes, habiendo antes convidado a los Gobernadores de Tunja y Tundama y aun del Socorro y a los vecinos más ricos y patriotas de aquellas provincias, hará un paseo en un día y medio al puerto, y otro tanto de regreso. Entonces todos verán con sus propios ojos la bondad del camino, la calidad del piso, la distancia que tiene y si verdaderamente merece la pena de que se haga un esfuerzo para perfeccionarlo. Tantos testigos presenciales, inteligentes y conocidos no pueden menos de inspirar confianza a cualquier sociedad emprendedora, la cual podrá calcular de antemano con plena seguridad y completa exactitud el gasto de la obra. Yo he calculado que 200 hombres distribuidos como he dicho, pueden abrir la pica de solo cuatro varas y desmontarla 10 del lado inferior, en el espacio de un año. El costo, suponiendo que el jornal sea dos reales y uno y medio a comida, cuatro los caporales, un peso los sobrestantes y 100 pesos al mes el sueldo del Director, no excedería de 66.000 pesos, abierto, banqueado, y nivelado todo el camino, con una anchura uniforme de cuatro varas, suficiente para el tráfico de recuas. ¿Pero dónde encontrar 66.000 pesos?, dirán los hombres tímidos. Pues bien, aceptando el pesimismo en toda su extensión, dando por cierto que no habrá empresarios y que las provincias vecinas no quieran concurrir a la obra de su salvación política y económica, entonces Vélez solo procurará ensanchar un poco el camino todos los años en donde sea más necesario; y poco a poco, perseverando y sin más que los recursos ordinarios de la provincia, irá perfeccionando una vía cómoda por la cual se hará el comercio de estas comarcas con el exterior, prefiriéndola a' cualquiera otra y afianzando en manos de los veleños la posesión de una fuente de riqueza cada vez más abundante y segura.

Nada más tengo qué decir, sino que la Comisión Corográfica se complace en dar en este ensayo una prueba de lo útil que bajo muchos aspectos serán a la República sus trabajos de exploración de

nuestro territorio. Si se realiza la empresa, será el primer servicio efectivo que la Comisión habrá hecho a su patria: si contra todas las esperanzas, se frustrare, siempre me quedará la satisfacción de haber propendido a sacar de nulidad esta bella provincia, convirtiéndole en un centro mercantil próspero e importante.

Vélez, 18 de marzo de 1850.

A. Codazzi

DOCUMENTO N° 5 ⁴

CIRCULAR

Sobre protección a la Comisión Corográfica

República de la Nueva Granada - Secretaría de Relaciones Exteriores - Sección 2ª
Departamento de Obras Públicas Circular número 4 - Bogotá a 10 de julio de 1850

Señor Gobernador de la Provincia de.....

Sabe el Poder Ejecutivo por diferentes informes que se le han dado, que los individuos que constituyen la Comisión Corográfica, señores Codazzi y Ancizar, se ven frecuentemente embarazados en el desempeño de sus funciones, unas veces porque les rehúsan los bagajes que necesitan, y otras porque se les exigen por ellos fletes exorbitantes. A fin de remediar semejantes dificultades, me ha ordenado el Ciudadano Presidente de la República, encarezca a Ud. la conveniencia de dispensar a la Comisión todos los auxilios que le sean necesarios, y toda la protección que demanda la importancia de sus trabajos. Sin una decidida cooperación de parte de las autoridades y de los particulares, la Comisión tendrá que verse frecuentemente entrabada en

⁴ Esta circular enviada a los gobernadores por Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores, ordena se sirva y apoye a Codazzi, y demás personal de la Comisión, para que su labor sea cumplida con prontitud y cabalidad.

sus procedimientos, y la Nación entera tendrá que lamentar las consecuencias de todos estos obstáculos.

Bastarían el patriotismo y el interés de llevar a cima la importante obra de que está encargada la Comisión, para que Ud. procurase a ésta la protección y los medios de que tanto necesita para el mejor desempeño de sus arduas tareas; pero existe además un deber imprescindible, y que sin duda llenará Ud. cumplidamente: hablo del que impone a todas las autoridades respecto de esta Comisión el artículo 2º de la Ley 5ª, parte 1ª, tratado °? de la R. G.

Dios guarde a Ud.,

Victoriano de D. Paredes.

DOCUMENTO N° 6 ⁵

COMISION COROGRAFICA

**República de la Nueva Granada. Gobernación de la Provincia de Córdoba. Sección
administrativa. Número 9. Ríonegro 11 de mayo de 1852.**

Señor Secretario de E. del Despacho de Relaciones Exteriores.

El señor Coronel A. Codazzi, Presidente de la Comisión Corográfica, con fecha de ayer, me dirigió esta comunicación:

«Cumpliendo con lo que ofrecí a Ud. en mi nota del 3 de marzo le incluyo un mapa no solamente de la parte del cantón de Salamina para demostrar los puntos por donde debe pasar el camino que

⁵ En este documento se trata de la comunicación que el Coronel Codazzi dirige a A. Mendoza, el que a su vez la traslada al Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores. Da cuenta Codazzi en este comunicado no solamente de los puntos por donde debe pasar el camino de Sonsón a Honda, sino también de otros lugares que se pueden comunicar fácilmente entre s(tales como Ríonegro y Sonsón.

de Sonsón conducirá a Honda, sino de la provincia toda, por razón de que he encontrado otros lugares susceptibles de caminos comerciales de que tanto necesita este país.

Las finas atenciones que Ud. prodigó a la Comisión Corográfica me determinaron a hacer un estudio particular sobre las vías de comunicación que a mi modo de ver, son como en el cuerpo humano las arterias que llevan la sangre al corazón; y tanto más me animé a eso, cuanto que la vía principal del comercio que conduce a Nare, después de tantos años de estar abierta, la he encontrado en un estado casi intransitable, y lo peor de esa ruta es, que está trazada de un modo que jamás habrá camino verdadero, sino una pésima trocha peligrosa en la estación de las lluvias. Donde no hay barrizales se forman atascadales, y el terreno donde esos faltan, están llenos de callejones profundos por donde corren las aguas como torrentes, llevándose por delante tierra y piedras, y dejando zanjones en los que las bestias no pueden poner el pie por la estrechez del fondo, en el cual se forman saltos peligrosos y acumulación de piedras rodadas, obstáculos todos que impiden el tránsito de muías, cuyos arrieros están obligados a cavar las tierras laterales para llenar los huecos y hacer un piso momentáneo, el cual al primer aguacero queda como antes, o casi siempre peor. Esta es la causa que las arrias que salen de la Bodega de Remolino para Ríonegro gasten en el verano de 8 a 10 días, y en el invierno 16 a 20 y hasta un mes, perdiendo tiempo y bestias, que son las consecuencias de los malos caminos. Nada hablaré de las subidas y bajadas rápidas, porque parece que nuestros antecesores no conocieron otro método para abrir caminos, que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo, luego volver a subir y bajar sin interrupciones, buscando siempre las quiebras más grandes de la serranía en lugar de evitarlas o darles vuelta, faldeándolas.

La medida que se ha hecho de ese camino fue muy mal ejecutada pues se sirvieron de una cabuya o soga de cien varas, que, siguiendo por lo general, una recta, no podía entrar en las ensenadas de las muchas vueltas que en forma de zigzags presentan los cerros en sus subidas y bajadas, roando al camino una tercera parte o casi el doble; así es que la distancia directa de Ríonegro a Remolino es de $18\frac{1}{2}$ leguas granadinas, y las que hay efectivamente de camino son 26, al paso que eran medidas solamente $21\frac{1}{4}$ y estas a 6.600 varas cuando deben ser por la ley 6.250 varas granadinas, porque dos de estas leguas forman el miriámetro de 5.000 m. En el verano, pues, los arrieros no pueden hacer sino $3\frac{1}{4}$ leguas por día y en el invierno apenas 1 a $1\frac{1}{2}$, y concluido el viaje, las mulas no están en el caso de emprender otro, sino descansar cuando menos un mes.

¿Cuánto pues, sería de desearse que esta capital pudiese tener una vía cómoda, pronto y sin peligro para el punto más próximo al Magdalena, principal arteria de la República? ¿Y qué mejores

bienes positivos puede hacer esa Gobernación a sus administrados que los que propendan a la mejora de las vías de comunicación? Con éstas las distancias se acortan, el viajero, el comerciante gana en tiempo y en fletes, y el agricultor puede cultivar frutos exportables. Las verdaderas mejoras materiales de una provincia deben ser buenos caminos hacia los puntos comerciales, para no quedar estacionaria en medio del movimiento universal. No se debe preguntar cuántas leguas hay de un punto a otro, sino en cuánto tiempo iré a este o aquel lugar. En un llano de piso sólido bueno que se busquen las distancias cortas, pero en la serranía lo que se debe desear es tener caminos tendidos, aunque sean largos, porque se andarán en menos tiempo, y en toda estación sin peligro del transeúnte y sin temor de cansar las bestias. Voy, pues, a proponer una nueva vía parí el puerto de Remolino, para que la Diputación Provincial, si se convence, decrete una suma para su exploración de emprenderla, porque lo crudo de la estación no me ha permitido entrar en la montaña del Páramo para examinar una parte interesante de la Cordillera por la cual debe trazarse el nuevo camino, y solo he podido verla a larga distancia que me ha parecido la más a propósito para hacer una buena vía comercial, que con el tiempo sirva para carros, cuando la riqueza del país así lo exija; entre tanto podrá trazarse con el declive de 3 y 2 por ciento, y abrirse de 3 ó 4 varas, y anualmente se podrán ir ensanchando conforme lo permitan los fondos, de manera que al cabo de algunos años, ya habrá camino bastante ancho para pensar en su piso artificial, y en hacer andar por él carros en lugar de recuas.

El camino desde Ríonegro al pueblo de la Ceja de Guatapé es bueno, y puede mejorarse, y a su tiempo podrá hacerse de carros; pero desde este último pueblo debe comenzar la exploración del nuevo camino que propongo. Es preciso tomar la hoya de la quebrada de la Ceja para ir faldeando y subiendo con una elevación de 3 varas cada 100, con la que se subirá a la serranía, llamada del Páramo, o bien buscando por la parte occidental donde nace la quebrada de San Pedro; esta serranía está elevada 492 m. sobre el nivel del pueblo que está a 1.882 m. sobre el nivel del mar.

Una vez que la pica o machete esté en la cresta de la serranía, debe voltear casi al norte sin bajar ni subir en busca de las cabeceras de la quebrada Guatapé que más después se transforma en río; desde que se haya pasado está quebrada, se debe seguir el rumbo que tiene la hoya de ella en dirección al naciente, sin jamás dejarla, pero bajando con el 2 por 100, alguna vez se caminará por la fila misma, otras veces cerca de ella, y a medida que se avanza, la pica irá por los flancos de la serranía que se separa de la hoya del río Guatapé de la del Nare, con la advertencia a los exploradores que siempre deben trazar su pica en las faldas que vierten al Guatapé. La trocha llegará de este modo llano y tendido hasta el mismo punto de Nare, en que hoy pasa el actual camino. Pasando este río, se debe seguir faldeando la cordillera dando vuelta a las cortas quebradas

de las quebradas hasta llegar al puerto de Remolino; toda la trocha se debe medir, y esto, cierto que no pasará de 21 a 22 leguas desde la Ceja a Remolino; el actual camino de Ríonegro a la Ceja es de 7 leguas, y de consiguiente tendremos un camino bueno del largo total de 28 a 29 leguas, diferencia de 3 con el actual, pero que tiene la ventaja de ser llano y de poderse a su tiempo hacer de carros. Con un camino semejante las arrias harían sin cansar las bestias, el camino en cinco días.

Desde que se emprenda la apertura del camino de Sonsón a Honda, que indiqué en mi nota del 3 de marzo arriba citada, debe Ríonegro abrir una pica que lo ponga en comunicación con Sonsón. La naturaleza se ha esmerado en proporcionarla a poco costo; ella debe salir en dirección al alto del Burro, subiendo por la falda de la cordillera con el 3 ó 4 por 100 y nada más; luego por la cresta de la serranía o cerca de ella, sigue por tres leguas casi horizontal, pasando las cabeceras de los ríos Piedras y Buey y llega a la del río Aures; entonces se empieza a bajar con el 4 por 100, atraviése el río Tasajo no muy lejos de su origen, y siempre en las faldas de la serranía llegará a Sonsón con un camino de 11 a 12 leguas desde Ríonegro, camino que, ensanchado y compuesto más tarde, irán carros por él. El actual que pasa por Abejorral a Sonsón muy pendiente y resbaladizo en tiempo de lluvias, tiene catorce leguas; tenemos, pues, un camino irás corto y más cómodo.

La apertura de la vía de Sonsón a Honda puede ser también muy útil al pueblo de Salamina, el cual puede por la serranía de Positos, partiendo desde el alto y faldeándola con un declive muy suave, llegar a los valles altos de San Félix, y enlazarse con el camino de Sonsón; este trozo tendrá 11 a 12 leguas.

Los caminos que propongo están demarcados en el mapa de la provincia con puntos negros y de carmín.

Ojalá que estas indicaciones tengan un éxito feliz para la prosperidad de los habitantes de la provincia de Córdoba, y si por casualidad no se hiciese caso de ellos (lo que no creo), o no se pudiesen realizar por falta de fondos (cosa algo probable), siempre quedará estampada la idea para mejores tiempos y circunstancias; en todo evento quedará a Ud. la gloria de haberse esforzado en las verdaderas mejoras de todo país que desea prontamente prosperar. Por mi parte, quedaré satisfecho si Ud. se sirve elevar este y el anterior informe al Supremo Gobierno, para que se digne publicarlos en la Gaceta Oficial, a fin de que la Nación conozca las ventajas que proporciona al país el levantamiento de la Carta Corográfica que está a mi cargo».

SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE COLOMBIA
ACADEMIA DE CIENCIAS GEOGRÁFICAS
www.sogeocol.edu.co

Tengo la honra de transcribir al señor Secretario el informe de la Comisión, para que se sirva elevarlo al conocimiento del Ciudadano Presidente; y para que, si lo tiene a bien, se sirva disponer su publicación en la Gaceta Oficial.

Con consideración y respeto, soy de Ud. atento servidor,

A. Mendoza.





Iglesia de Guaduas