INSERCIONES

EL RÍO META

Por: SERGIO CONVERS
Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número III, Volumen III
1936

A esta importante vía fluvial se la ha alabado y vilipendiado hiperbólicamente: se ha dicho que puede prestar servicio desde las goteras de Bogotá — frente a Cáqueza — y que es navegable en todo tiempo hasta cerca de Villavicencio por buques como los del alto Magdalena; y también se ha dicho que sólo sirve para navegado en canoas o en bongos por lo explayado de su cauce y por los peligros que ofrece su lecho.

Bellas e interesantes descripciones del río y de las tierras que baña se han hecho por Pérez Triana, Miguel Triana, Max Carriazo, Nieto Caballero (Lenc) y otros maestros en el arte descriptivo, a ellas remito al lector ya que aquí no encontrará nada parecido.

También se encuentran notables descripciones geográficas en las geografías de Colombia de Felipe Pérez y de Vergara y Velasco basadas en las hechas por la Comisión Corográfica de mediados del siglo pasado; tomados de ellas, casi en su totalidad, son los datos que en esta exposición doy para darle interés al relato que sólo por deferencia a mi ilustre amigo y colega Jorge Álvarez Lleras me atrevo a llevar al Boletín de La Sociedad Geográfica de Colombia.

En el año pasado el Ministerio de Obras Públicas nos hizo el honor de nombrarnos al ingeniero Hernando Bazzani y a mí como miembros de la comisión encargada del estudio del río Meta. En desempeño de ella salimos en los primeros días de enero, vía Villavicencio; de allí a Puerto Carreño hicimos el viaje en el trimotor N° 625 en los días 17 y 18 de enero de 1935 pasando por Cabuyaro y Orocué y haciendo escala en Arauca, hospitalaria población llanera cuyo comercio ha venido a menos, pero que abriga fundadas esperanzas de reaccionar, convirtiéndose en fraternal centro comercial colombo-venezolano.

Pto. Carreño nos sorprendió por la belleza de sus alrededores y la del grandioso Orinoco que allí tiene cerca de dos kms. de ancho, y por la buena administración pública a cuya cabeza se hallaban el Sr. Dr. Vicente de J. Sáenz, Comisario especial del Vichada y el coronel

Aristides Novoa, administrador de aduana y de hacienda nacional. Permanecimos allí algunos días muy bien atendidos en el hotel de la bondadosa y diligente señora Nacira de Barrera.

El caserío constaba entonces de una veintena de casas con frente al rio de cuyas aguas bajas lo separan una ancha calle con artístico prado y una playa inclinado de 50 a 70 mts. de ancha. La diferencia de altura entre la calle y las aguas era de 6 a 8 mts. En la época de lluvias se inundan calle y casas por aguas del Orinoco y de las bocas del Meta distantes más de un km. Además del frente descrito, hay la estación de radio y unas pocas casas situadas en zona no inundable.

Parece que no será costosa la defensa de la población contra las crecientes, la que podría consistir en un pequeño pretil en el borde oriental de la calzada y en terraplenar el caño seco que limita la población por el sur, obra que le daría buena presentación al mejor puerto del alto Orinoco, al decir de algunos conocedores.

Confiados en un fructuoso viaje nos embarcamos en Pto. Carreño el 24 de enero de 1935 en la lancha de gasolina «Astrea» de propiedad del Gral. Micolta, comandada por el Sr. David G. Bain la que acababa de llegar con un cargamento de gasolina destinada al servicio de los aviones. Constaba la tripulación de un práctico del Magdalena que ya había recorrido el Meta dos veces y de tres o cuatro obreros que necesitaba el Sr. Bain para construir otras lanchas en Cabuyaro. Por estar en pleno verano nos prometíamos conocer los ponderados puntos malos del río. En uno de éstos, quizá de los menos nombrados, el de «Aceitico», al tercer día de marcha naufragamos a las 6 am. a causa de fuerte choque de la lancha contra un obstáculo invisible situado en la mitad del brazo derecho del río que pasa por la fundación de «Aceitico» (km. 125), quedando clavada de proa y levantada de popa donde estaban amarradas unas canecas vacías y otras con aceite y gasolina. Sufrido el intempestivo baño de inmersión subimos todos al techo de la lancha desde donde con gritos y señales pretendimos llamar la atención de gentes que se veían al pie de las casas de «Aceitico», un km. arriba del sitio del siniestro; más viendo que no se nos atendía, el piloto se botó al agua y ayudado de una caneca ganó la orilla, y corriendo llegó donde estaba la gente y pidió que nos auxiliaran, pero como le dijeran que no podían hacerlo porque eran vaqueros y tenían que ir al otro lado del río a recibir un ganado, se apoderó de una canoa que no ocuparon aquéllos, en la cual nos condujo a la playa, sacó luego los objetos que aún no habían sido arrastrados por la corriente, y últimamente se fue río abajo en busca de los que aún sobreaguaban y que no se había intentado coger por miedo a los numerosos caimanes que pululaban en la vecina resaca. Entre lo poco que pudo salvarse figuraron dos carabinas que nos habían sido suministradas por el Ministerio de Guerra, pero junto con nuestros baúles se perdieron los pertrechos, con eso y todo prestaron servicio posteriormente por simple acción de presencia atemorizando a los- indios que se nos acercaban en las playas donde acampábamos. Con largas sogas y gente que nos suministraron en Aceitico se logró orillar la ya inútil lancha.

Hacia el mediodía pasó casualmente una curiara (canoa) con rumbo a «Los Conucos» (k. 142), cabecera del corregimiento de San Rafael de Murillo; con el patrón de ella le enviamos una esquela al Corregidor pidiéndole nos enviara una canoa para regresar a Pto. Carreño y otra para transportar a «Los Conucos» la gasolina y la tripulación de la lancha.



Río Meta. Arrecifes cerca de la orilla izquierda; arriba de La Poyata.



Vista de río Meta agitado por la brisa. En el fondo se ven las nubes de arena levantadas por esas brisas o vientos de verano

El 27 a las 11 se presentaron el Corregidor y su Secretario con las dos canoas pedidas y víveres para emprender la marcha. Es de advertir que los dos señores nombrados, con sus mujeres e hijos peceños, eran los únicos habitantes de esa capital.

En la pequeña curiara del culto caballero bogotano, don Elías Balcázar — el secretario — emprendimos el viaje de regreso acompañados por un hijo de él, de 11 años de edad, y de uno de los tripulantes de la «Astrea» que siguió como cocinero. Balcázar patroneaba; él manejaba uno de los canaletes y en el manejo del otro se turnaban el niño y el ingeniero Bazzani, quien viajaba por primera vez en vehículos de esta naturaleza; Convers atendía al achicamiento (desagüe) de la débil y averiada embarcación.

Gastamos tres días y dos noches en la penosa marcha durante la cual el Sr. Balcázar y su hijo hicieron lo humanamente posible por ahorrarnos fatigas. Descansábamos al anochecer, mientras salía la luna, en los tambos ribereños donde se nos atendía con la proverbial gentileza característica de los llaneros, aun cuando se hallaban muy desprovistos de víveres, pues con el entonces reciente servicio aéreo de correos se vieron privados de ellos las poblaciones y fundaciones de las orillas del río que antaño eran surtidas por los bongos portadores del correo.

En Pto. Carreño el Dr. Sáenz, el coronel Novoa, D. Jorge Ruiz — capitán del yate «Morales Olaya» — y un Sr. Davisson, mecánico del mismo yate, de propiedad nacional, nos colmaron de atenciones suministrándonos ropa, hamacas, cobijas, dinero, etc, y prodigándonos las mil pequeñas atenciones que en casos semejantes se les ocurre a las almas nobles, no faltando, por consiguiente, las de la gentil Sra. Nacira de Barrera, dueña del hotel.

El Sr. Ministro de Obras Públicas, al tener noticia de nuestro naufragio y de nuestro regreso a Pto. Carreño, nos autorizó para que regresáramos en el avión que debería salir del puerto al día siguiente 31 de enero, pero hubimos de declinar la gentil oferta en vista de una feliz iniciativa del Sr. Comisario especial que consistió en obtener de los Srs. Ruíz y Davisson que nos condujeran a Orocué en la lancha de gasolina «*Carmen*», de propiedad del primero, piloteada por el mejor práctico del río, lo que nos permitía cumplir nuestro de recorrer el río en la época más propicia para apreciar sus condiciones de navegabilidad.

A tiempo que el avión alzaba el vuelo, levaba anclas la «Carmen» el 31 de enero de 1935 a las 13 y 20 llevando como pasajeros al Sr. Belalcázar y a su hijo remolcando la curiarita que tan oportunamente nos fue suministrada por aquél. Viajábamos a una velocidad ms. por hora. El Sr. Balcázar, gran conocedor del río, daba al ingeniero Bazzani los nombres de las islas, sitios de las riberas y cuantos datos se le ocurrían respecto a arrecifes, indios, etc. y éste anotaba en su cartera las horas del paso por los sitios en referencia (ambos nos servíamos del reloj de la lancha) y hacia los croquis del caso, en tanto que el suscrito atendía a la brújula y al reloj y tomaba nota de las anchuras del río, de la naturaleza de sus orillas etc. No parábamos sino para desenterrar, de vez en cuando nidadas de huevos de terecay (tortuga) y para proveernos de yuca, plátano, etc., en una que otra de las escasas fundaciones de las orillas. Dormíamos en las playas, ya sobre la arena, ya en los chinchorros o hamacas que nos suministraron en Pto. Carreño.

La cartera de trabajo la dispusimos de la manera siguiente: una columna central para los

rumbos; 6 a la derecha, así: la para las distancias a la orilla (derecha subiendo); las 2 siguientes para indicar si tal orilla era o no de isla y si era de playa; la 4ª para la distancia a la orilla derecha (subiendo) del rio; la 5ª para la velocidad y la 6ª para anotar el tiempo perdido por paradas. A la izquierda otras 6 así: las 4 primeras correspondientes a las de la derecha, la 5ª para la hora de la observación (subdividida en dos); y la 6ª para las observaciones referentes a los puntos notables de las orillas, playas etc., obstáculos en el río, las causas de pérdidas de tiempo (varadas, aprovisionamiento, daños del motor, etc.).

No contando con otro instrumento que con una pequeña brújula de bolsillo, un reloj despertador ordinario y viejo (el de la lancha) y el reloj del maquinista que servía para controlar el otro, es claro que todos los datos resultaron viciados de inexactitud, pues las distancias y velocidades se estimaban a ojo, y los rumbos quedaron influenciados por los objetos metálicos que venían en la lancha; y sin embargo, no resultaron diferencias astronómicas entre nuestras distancias y las del mapa oficial. En la longitud total sólo fue de un 6%, en muchos hubo casi identidad, y en pocas alcanzaron del 10 al 20%.
Recogimos así cerca de 2.000 datos en los ríos Humea y Metica y de 12.000 en el Meta.

El 2 de febrero recogimos en «Los Conucos al Sr. Bain y a su gente y tuvimos la pena de separarnos del Sr. Balcázar y su primoroso hijo que tantas atenciones nos prodigaron.

El 3 a medio día vimos los primeros indios en «Algarrobo» — muy pocos — allí bautizó uno el ingeniero Bazzani. Al anochecer acampamos en las playas de Parure y fuimos visitados por una decena de indios Morúos que ni hablaban ni entendían el castellano; parecían estar en ruidosa fiesta en la orilla del monte. Después de lanzarle temerosas miradas a las carabinas y de recibir algunos víveres se fueron corriendo agazapados por la orilla del río y apagaron las luces de sus campamentos guardando silencio que nos hizo creer, inclusive a nuestros centinelas, que se habían ido, pero al amanecer pudimos cerciorarnos de que aún estaban allí.

En la mañana del 4 cuando la lancha estaba en los raudales de «Trapichóte», los indios que estaban quemando los pajonales de la orilla del río se mostraron comedidos y vinieron a ayudar a desvararla.

Entre «Algarrobo» y «Trapichóte» — unos 7.5 miriámetros — sólo tuvimos contacto con unas tres decenas de indios y apenas alcanzaríamos a ver unas dos más escondidas en los montes; las mujeres esquivaban el dejarse ver, unas usaban guayuco, otras túnicas los indios llevaban todos guayuco o taparrabo de corteza de árbol y de tela.

De Bocas del Meta a «Trapichóte» — 29 mrmts. de nuestro itinerario—anotamos catorce entre fundaciones y grupos de fundaciones, tales como las de Mato de guanábano en Venezuela, y Curazao en Colombia, todas habitadas por venezolanos. No volvimos a encontrar habitaciones hasta San Rafael de Ortiz, antigua aduana frente a las bocas del Casanare — mrmts. 37. 5 De allí en adelante, en un trayecto de 33 mrmts., hasta el sitio llamado «María» a tres mrmts. de Orocué, no se encuentra nada; de allí a Orocué hay cuatro fundaciones. A esta población — mrmts. 65 — llegamos el 8 de febrero a medio día, habiendo empleado 75 h. y 36 mnts. de marcha.



Ejemplares de Indios Goahivos



Arrecifes peligrosos en el puerto de Orocué

Anotamos apesadumbrados que esta ciudad que tuvo sus días prósperos a fines del siglo pasado, cuando surcaban el Meta los vapores «Libertador» y «Boyacá», está en notable decadencia. Era entonces centro ganadero bien provisto de mercancías importadas por el Orinoco; tres importantes casas dominaban el mercado: la francesa del Sr. José Bonnet, la alemana de los Sres. Franzius y la venezolana de Dn. Ramón Real. Hoy lo domina una alemana.

Además de la decadencia comercial, el río amenaza con dejarla aislada en los veranos, pues se carga marcadamente hacia la orilla opuesta. Es de esperarse que pronto volverán los buenos tiempos dado el interés oficial hacia nuestra región oriental que tenderá a mejorar las condiciones de navegabilidad del río y las de la ganadería que sufrió notablemente con nuestra revolución de los mil días.

En Orocué nos demoramos 20 días en espera de recursos y haciendo algunas exploraciones río arriba, como preliminares de otras posteriores encaminadas a determinar las causas que han influido o estén influyendo para que la corriente se haya separado de la margen izquierda donde se halla el puerto, pues en la época en que estuvimos alcanzaba a más de 200 mts.

Pudimos dejar una referencia de las más bajas aguas en el verano de 1935 las que tuvieron lugar el 22 de febrero. El 23 cayó el primer aguacero del año y siguió lloviendo del 24 al 27; el 28 se reanudaron las brisas fuertes que se habían aminorado o suspendido.

El 1° de marzo, día en que salimos, había subido 12 cms. El nivel del río. Emprendimos el viaje en la lancha «Cucaracha», más Pequeña que la «Carmen», de propiedad de los Sres. Jorge e Isaac Ortiz, e hicimos la jornada de 3h 32m hasta la fundación principal desbocas del Cravo la que tiene bien cuidados cultivos de plátano, caña, café, etc. y con relativamente buenos edificios.

El 2 salimos a las 6, pasamos por «Pupure» a las 16, y ranchados en la playa de «Sarrabadal» a las 17 h. y 32 m.

El 3 salimos a las 6 y 20, pasamos por la boca del Manacacias las 7 y 31, y llegamos a «La Poyata» (corregimiento) a las 9 y 32, donde tuvimos que quedarnos por daño del motor de la lancha. El caserío consta de una veintena de aseadas casas, el cual se está desarrollando en buenas condiciones: buen clima y espíritu público de sus habitantes quienes habían arreglado un buen campo de aterrizaje, confiando en que los aviones del correo hicieran uso de él. El río pasa allí encajonado, sin playas y con sólo 150 mts. de ancho.

El 4 salimos a las 6 y 33 trayendo muy buena impresión de las atenciones que nos dispensaron el señor corregidor y los habitantes quienes nos festejaron con un baile aprovechando la llegada de una familia recién llegada con el ánimo de conocer los aviones. No los conocieron, pero sí le proporcionamos un corto paseo en lancha el 3 por la tarde.

Ese día 4 tuvimos alagunas varadas y daños del motor: ranchamos en las playas de «Mirribá» a las 17 h. y 1 m.

El 5 salimos a las 6 y 24, pasamos por bocas de Upía a las 7 y 57, y llegamos al Cabuyaro dos horas después; allí nos demoramos cerca de cuatro. Aprovechamos la demora para visitar el campo de aterrizaje donde hacía pocos días se había estrellado el avión que nos condujo mes y medio antes a Pto. Carreño. Como es de suponerse la vista de sus ruinas nos produjo profunda tristeza, tanto mayor cuanto que todo contribuía a indicar que no era imputable a defectos del campo de aterrizaje como se insinuó al principio.

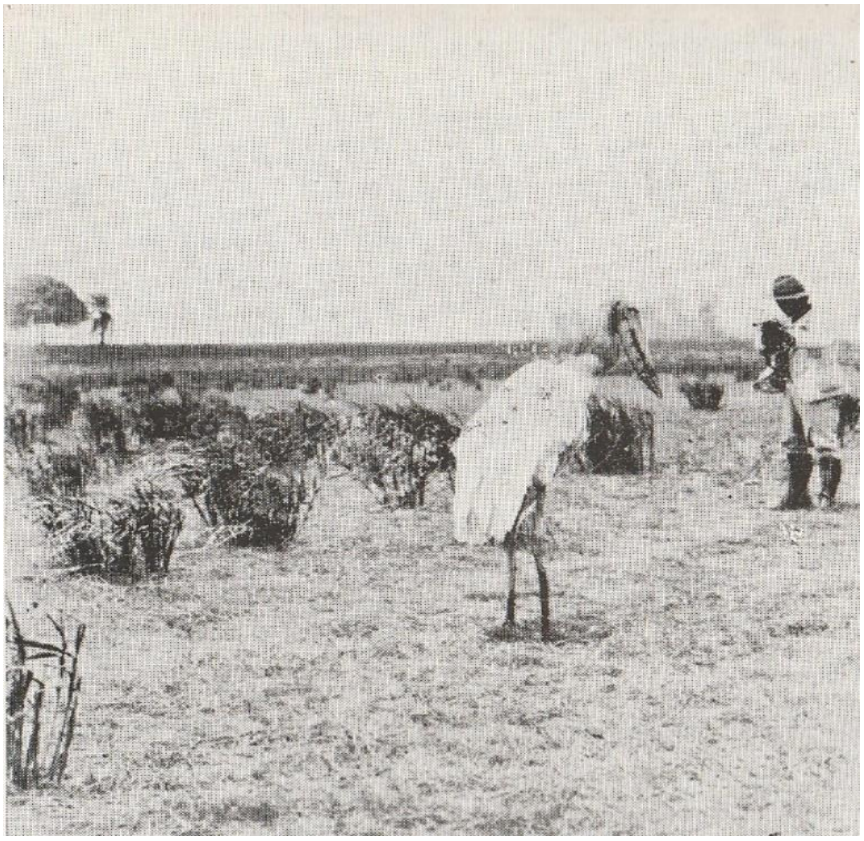
En el puerto de Cabuyaro se observa el mismo fenómeno que en el de Orocué; el rio se ha cargado a la margen derecha: se puede decir que para entonces sólo contaba con las aguas del río Cabuyarito.

Continuamos nuestro viaje a las 13 y 37, y a las 16 y 21 pasamos por la fundación de «Marayal», la segunda del Meta a partir de las bocas de Humea, a un miriámetro de ellas. No seguimos a «Lajitas» (la primera) por habérsenos informado que allí había mucho zancudo. Fuimos atendidos con muy buena voluntad en esta misérrima habitación

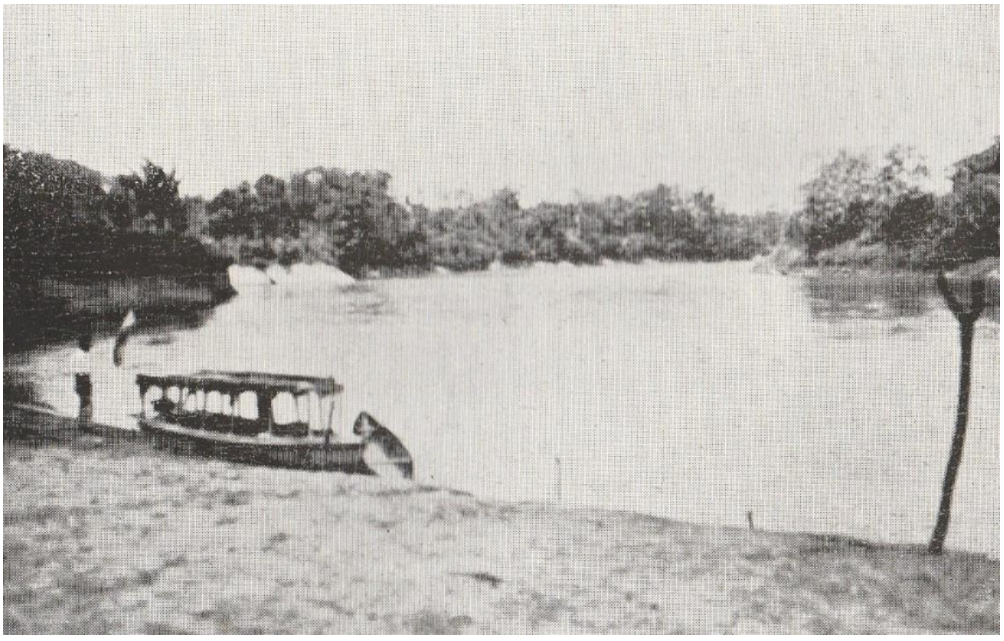
El 6 salimos a las 6 y 25, pasamos por «Lajitas» a las 7 y 34, llegamos a las bocas de Humea a las 7 y 43 donde nos demoramos una hora. A las 8 y 50 iniciamos la subida del Metica (Humadea) y llegamos a Pto. Bandera en las bellas y buenas sabanas de Yacuana a las 11 y 34. Atendidos debidamente por la familia del ocupante que allí tiene la Sra. Pilar F. de Convers, se resolvió que el ingeniero Bazzani siguiera para las casas del hato a solicitar las bestias y peones para la marcha a Villavicencio y que Convers regresara a las bocas de Humea y subiera por este río hasta Puerto Barrigón, mejor dicho, a Pto. Porfía que es el que hoy lo reemplaza. Allí debería juntársele al día siguiente el ingeniero Bazzani para volver juntos a Yacuana a descansar y a esperar noticias de Villavicencio.

Salimos de Pto. Bandera a las 12 y 45, llegamos a las bocas a las 14 y 21, seguimos Humea arriba, pasamos por las bocas de Rionegro (Rionegrito) a las 15 h. 15, m., por Barrigón a las 17 y 25 y llegamos a Pto. Porfía a las 17 h. y 47 m.

Esta inspección de los dos ríos que, a partir de las bocas de Humea, forman el Meta, nos permitió cerciorarnos de la veracidad de los informes verbales, de distintas fuentes, que señalaban como muy superiores las condiciones de navegabilidad del Metica sobre la del Humea o Guatiquía, y así se lo manifestamos al ingeniero Enrique Garcés, encargado de los estudios de la carretera de Villavicencio a Pto. Carreño con quien nos cruzamos el día de nuestra salida de Yacuana.



Ave zancuda del Llano, denominada -Garzón soldados.



Río Metica – Puerto Bandera.

NAVEGACIÓN DEL META

El ingeniero Peregrino Ossa V. en interesante artículo publicado en el N° III, (año 1° 2ª época) del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia nos dice que los vapores Orinoco, Meta y Barinas surcaron el Meta por los años de 1856 y 1857 y que el capitán de este último, Sr. Treviranus vino a Bogotá a gestionar la navegación del río, gestiones que parece fracasaron.

En el ano de 1871, conocedor el gobierno de Colombia que mi padre, Sergio Convers, pensaba exportar por la vía del Meta las cosechas de café de su hacienda «El Buque», fundada en 1865 en Villavicencio, y que este corregimiento estaba prosperando debido al establecimiento de esta hacienda y de la de Ocoa, casi contemporánea, de los Sres. Reyes &. Silva, y debido también a los esfuerzos hechos por la administración del Gral. Santos Gutiérrez, de grata memoria, iniciadora de los trabajos del famoso camino de herradura de cuyo trazado y construcción se encargó a nuestro notable ingeniero González Vásquez, resolvió comisionarlo para que gestionara con el gobierno venezolano del estado de Guayana la navegación a vapor del Meta y para que suministrara el mayor número de datos que le fuera posible recoger sobre comercio, etc. de la región que iba a recorrer.

De una cartera de notas de mi padre tomo los siguientes datos:
Salió de su hacienda el 27 de mayo de 1871, llegó al puerto de «Pachaquiaro» el 29, se embarcó en bongo en el caño de ese nombre, afluente del Rionegro (hoy Rionegrito), y siguió por éste a Yacuana en cuyo trayecto empleó 5 horas 40 minutos; de allí a las bocas del Guatiquía (que hoy se llaman del Humea) empleó 7 h - 30 m.; de allí a las de Humadea (hoy Metica) 1 hora; y de allí a Cabuyaro 3h. -30m. a donde llegó el 31 de mayo. De Cabuyaro salió el 7 de junio y llegó el 10 a Orocué, de donde salió el 21, llegó a Buenavista el 27, donde tuvo que demorarse dos días para hacer reparaciones; salió el 29, pasó por La Urbana el 3 de julio y llegó a Ciudad Bolívar el 11.

Este viaje de 45 días lo resume así: navegando en Rionegro 14 h.-10 m., en el Meta 142 h. 30m. y en el Orinoco 119 h. - 30 m., total 276 h.-10 m.; y observa que de Cabuyaro para abajo se hizo uso de los remos solamente en travesías o para evitar algún tropiezo.

Con fecha 16 de julio de ese año, después de hacer algunas observaciones sobre colonización y trastornos que causaban los indios, dice: La Compañía de Vapores del Orinoco tenía solamente dos vapores en actividad: el Héroe de 500 tons. y el Nutrias de unas 300, que hacían dos viajes mensuales entre Trinidad y Cd. Bolívar con mercancías y ganados; que estaba casi listo el San Fernando, destinado a la navegación del Meta, aceptando la subvención ofrecida por Colombia siempre que no se le exigiera en los primeros dos años más de tres viajes anuales, ofreciendo hacer todos los que el comercio requiriera.

Cobraban entonces en ese puerto 8 reales por cada quintal de café que llegara al puerto.
El presidente del Estado dijo que se esforzaría por favorecer el comercio colombiano.
En la lista de artículos gravados por compraventa figuran: café con ¾ de cent, la libra, cacao con 1 cent., chinchorros de cumare con 50 cent., chinchorros de moriche 25 cent., sarrapia 1 cent., sombreros jipijapa o Panamá 5 cent., tabaco elaborado 12½ cent, el 100, tabaco en hojas, libra 1 cent., cueros de res 10 cent, c/u., de venado 3 cent.

Impuestos de cargue y descargue: los buques de más 180 t. 40; de 120 a 180, 25; de 70 a 120, 15; de 40 a 70, 8; menos de 40, 4; los otros 1-4.

Al administrador de aduana de Cd. Bolívar le dice que el Territorio Nal. de San Martín está recibiendo un vigoroso impulso a la vez del gobierno nacional y de la acción particular, que los establecimientos agrícolas de la vertiente oriental de la cordillera quedarán a 20 leguas de Bogotá por un buen camino de herradura que está para concluirse, y que si el comercio de exportación del territorio encuentra trabas en Venezuela sería probable que optara por la vía de Bogotá, más costosa pero trillada, favorecida liberalmente por el gobierno colombiano, y que en este caso sería difícil después atraerlo y volverla a hacerse el vacío entre la sección venezolana y la colombiana.

En nota de 20 de septiembre de 1871 al jefe civil y militar de Guayana le pone de manifiesto los esfuerzos hechos por Colombia, entre los que figura la subvención ofrecida al presidente de la Compañía Venezolana de Transportes por vapor y la franquicia de los puertos colombianos sobre el Meta, llamando la atención a la necesidad de estrechar los lazos fraternales para enfrentarse a la usurpación brasilera de territorios de ambas naciones. Anota que el presidente de la Compañía de vapores citada ha resuelto seguir a Bogotá a celebrar el contrato del caso y, finalmente, pide licencia para que el vapor «Nutrias» pueda seguir su viaje a Cabuyaro; viaje entorpecido por decreto del general Guzmán Blanco que suspende el comercio de tránsito.[1]

En nota de 20 de septiembre al presidente provisorio de Guayana insiste en la solicitud de licencia para el vapor «Nutrias».

En carta de la misma fecha para el señor J. W. Hancox, presidente de la Compañía de Vapores, le dice que verbalmente contestó el presidente del Estado diciendo que ni entonces ni antes pusieron las autoridades dificultades para la partida, pero que, como había motivos para creer que surgieran, lo urgía para que salieran pronto.

En carta del 15 de octubre para el mismo señor Hancox le dice que ya no se hará el viaje al Meta, y le propone compra de una lancha. En esa lancha y otras dos fletadas regresó con mercancías con las que surtió los pueblos de Orocué, Cabuyaro y Villavicencio, dejando en Orocué un agente y establecido su negocio de exportación con una casa de Ciudad Bolívar, poniendo su café en Cabuyaro a $7.80 el qq., lugar de donde seguiría por cuenta y riesgo de la Compañía formada.

Fue 20 años después cuando el ciudadano francés José Bonnet, del comercio de Bogotá, estableció con subvención colombiana la navegación a vapor con el «Libertador»; le siguió el venezolano Ramón Real, de Orocué, con el «Boyacá», buquecitos que cambiando de nombre y de bandera, pasaron a los ríos venezolanos durante nuestra revolución de los mil días y se quedaron allí. Los dos subían hasta Barrigón sobre el Humea.

---

[1] El Maestro I. E. Arciniegas dijo hace poco en su interesante palique titulado «El Cachifo Becerra» que nuestro diplomático en Caracas en 1871 (Dr. Ricardo Becerra) fue un beltemente opositor de las actuaciones de Guzmán Blanco. Seguramente esto influyó para que al llegar este caudillo al poder dictara el decreto aludido.

Es de esperarse que, con la cesación de los gobiernos dictatoriales de Venezuela, la cual se ve venir, su dinámico pueblo corresponda entusiasmado al llamamiento que le hemos hecho desde los principios de nuestra vida independiente para que fraternalmente favorezcamos nuestro comercio con la libre navegación de los ríos con que nos favoreció la naturaleza, olvidando las fricciones granadino-venezolanas de hace un siglo que cultivaron sus dictadores con detrimento de la prosperidad nacional de los dos países.

DATOS GEOGRÁFICOS SOBRE LA HOYA DEL META

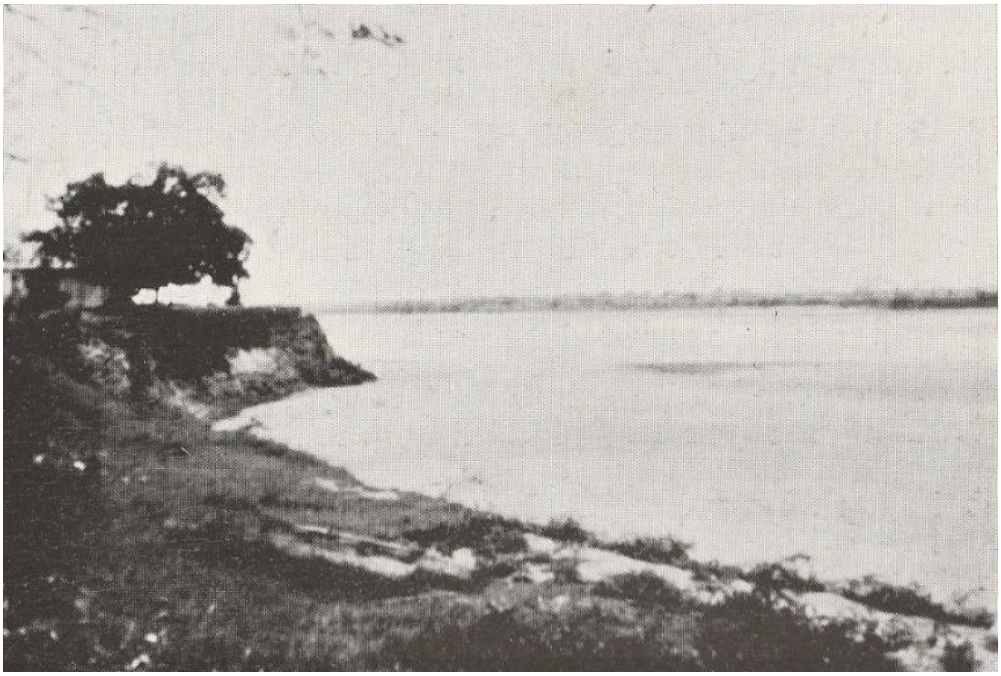
Tres grandes ríos forman el Meta: el Humadea, el Guayuriba y el Humea-Guatiquia con las aguas unidas en el punto de hoy se conoce con el nombre de Bocas de Humea, muy próximo al que a mediados del siglo pasado se conocía con el de Bocas de Rionegro, cuyas coordenadas según Codazzi fuente de estos datos son: long. 1-19 E del meriadiano de Bogotá, latitud 4-15 N. y altura sobre el nivel del mar, 215 metros.

El Humadea nace en el páramo de Sumapaz entre el alto Cazuelejas y el cerro del Nevado; después de recorrer una meseta de páramos se precipita violentamente por una rotura notable de la cordillera; al llegar a los llanos de San Martin recibe aguas del río Guamal por un pequeño brazo, y un miriámetro abajo de su boca se las devuelve por otro de mayor importancia llamado Turuy. Cerca del extinguido caserío de Giramena cambia la dirección Este que traía por la N. E.; 4 miriámetros abajo reciben las aguas del río Pajure, formado 0or el Orotoy, los Acacias grande y chico, ya reunidos, de corto cauce, que corren a poca distancia unos de otros; 1 miriámetro. abajo recibe las aguas del Guayuriba, y a partir de ésta confluencia se le da actualmente el nombre de Metica, siendo ya allí navegable por pequeñas embarcaciones.

El Guayuriba es el brazo central del *Rionegro* a su entrada a los llanos de San Martín, donde se trifurca; el austral es el Chichimene que se une al Pajure abajo de las bocas de los Acacias; el boreal se llama ahora *Rionegrito;* por su cauce corría a mediados del siglo pasado el mayor caudal de aguas del *Rionegro,* las que después pasaron al cauce central. Al principiar este siglo sólo había comunicación entre los dos cauces por uno de los diversos canales antes existentes. Se puede decir que hace 15 o 20 años el Rionegrito no recibía aguas del *Guayuriba,* a lo menos en los veranos. En estos últimos años venía enviándole por el brazo que nosotros hemos llamado Guayuribita pero que es más conocido con el nombre de Sinculo; actualmente en creciente de agosto abrió nuevos canales, y se dice que la mayor cantidad de agua se vino al Rionegrito destruyendo muchas sementeras.

Nace el *Rionegro* en el páramo de Chingaza, en el cerro de Churuguaco; cerca de Fómeque recibe el Rioblanco que viene de la laguna de Buitrago; recibe luego el Ubaque y el Cáqueza y cambia su rumbo Sur por el S. E. Cerca de Quetame le entran el Sáname y el Contador, y al sur de Mesagrande recibe otro Rioblanco, casi tan caudaloso como él, que le empuja su curso al oriente por casi miriámetro y medio, siguiendo después por notable hoz, casi al poniente; vuelve luego al sur, recibe el Manzanares y sigue al oriente por los tres brazos mencionados que limitan las sabanas de Apiay por el sur y encierran las de Yacuana y Pajure, renombradas las tres Por su belleza y buena calidad de sus pastos. La de Apiay es renombrada también por formar parte de la extensa y centenaria comunidad rural de Apiay, perteneciente a más de 500 comuneros cuyo juicio divisorio fue iniciado por mi padre, Sergio

Convers, hace 40 años- Sólo hace falta dinero para poder terminar el juicio; con éste con Una intervención del Estado se liquidaría esa comunidad y traería consigo enorme desarrollo agrícola y pecuario de esa privilegiada región que acaba de ser favorecida con la llegada de la carretera de Villavicencio, ciudad que se halla dentro de la comunidad.



Sitio sobre el río Meta en donde está el puerto de Orocué.



Barco velero en el río Orinoco

Nace el *Guatiquia* en la laguna de Churuguaco, cerca a los nacimientos del *Rionegro* con el nombre de Chingaza recogiendo en R ramos las aguas del Ranchería y de la laguna de Chingaza, y al salir de la cordillera hacia el llano toma el nombre de Guatiquia pasa por el pie de Villavicencio, donde cambia el rumbo S. — S. E. que traía por el marcadamente oriental, recibiendo de allí hasta su confluencia con el *Humea* las aguas de los ríos Upin, Caney y Guacavía por la banda izquierda, y las del Ocoa por la derecha.

El Humea nace en Lagunanegra, cerca de las fuentes del *Rionegro* con el nombre de rio Chorros, y en los páramos, frente a los Farallones, cambia aquel nombre por el de Chusa; pasados los cerros de Las Torres y llevando ya el nombre de Humea, recibe el tributo del Aguablanca, y al llegar al llano, frente a Boquerón, se le unen los ríos Gasatavena, Gasmuno Torrerano, Gasaguán, Gasaunta y Gasanove, que unido al Gasaduje se confunden con el nombre de Gasaunía, procedentes todos de la serranía de Medina. Más abajo, en la llanura cubierta de selvas se juntan el *Humea* y el *Guatiquia* a 8 miriámetros al oriente de Villavicencio y cerca de uno al S. de los puertos de Barrigón y Porfía de que se sirve el comercio de Villavicencio.

Las aguas reunidas del Guatiquía y el Humea llevaron antaño el nombre del primero; hoy llevan el del segundo - con más propiedad porque conservan su dirección general. Anteriormente se las consideraban como afluentes del Rionegro, hoy, con el nombre de *Humea,* se consideran como afluentes del *Metica,* nombre que se le da al Humadea desde su confluencia con el Guayuriba.

Guatiquía-Humea— En este afluente del *Meta,* que es el que ha servido para establecer la comunicación entre la importante vía fluvial de que se trata y Villavicencio, se han establecido y abandonado sucesivamente los puertos de La Cruz, El Fraile, Barrigón (oficialmente Puerto Canal), Sánchez y últimamente Porfía, actualmente en servicio. Los sitios de estos puertos están a corta distancia unos de otros, buscando más que las buenas condiciones portuarias las que ofrezca el terreno adyacente para la agricultura al parecer de los rutineros *vegueros* que resuelven establecerse allí para negociar en dulce, aguardiente, cueros, etc., con los habitantes de las riberas del Meta, aprovechando la circunstancia de hallarse lejos de la autoridad y en terrenos de la comunidad rural de Apiay, donde se establece la gente sin contar con nadie, atropellando generalmente derechos de posesión anterior, que en puntos más cercanos a Villavicencio han preferido defenderse con el puñal o el revólver antes que acudir a las autoridades, sacándole el cuerpo a los voraces tinterillos y a la no siempre pulcra administración de justicia.

Ha primado como vía fluvial la del *Humea* sobre la del *Metica,* no por mejores condiciones de navegabilidad sino por aprovechar las sabanas de la comunidad de Apiay, para la vía terrestre, (cruzándolas longitudinalmente en una extensión de unos 60 kms. de regular piso) y evitarse el paso de caños y el del Ríonegrito.

Metica— El caudal de este río es mayor que el del anterior, se explaya menos, tiene menos curvas y menor número de palizadas.

El puerto sobre este río se conoce con el nombre de Bandera, situado en su margen izquierda en un barranco alto de las sabanas de Yacuana. Fue el punto elegido para el paso

a la banda derecha del Meta en el proyecto del Ferrocarril del Meta hecho por la Casa Punchard a fines del siglo pasado. Según él, dicho puerto dista de Villavicencio 78 kms. distribuidos así: 26 en los bosques comprendidos entre el rio Guatiquía y las sabanas de Apiay, en la boca del monte de Yacuana y 13 en las sabanas de este nombre. Paca que, con pocas variaciones, fue ésta la ruta seguida en el trazado de la carretera de Villavicencio a Puerto Carreño la que también habíamos indicado hace algunos años y que hace 50 trazó y construyó mi padre con el nombre de Camino de Barrancas con el fin de abrirle vía a los agricultores en la zona de bosques mencionada, de acortar la distancia al puerto y de evitarles insolaciones a los peones carreteros (pues pensaba establecer el servicio de carros) y a los vaqueros que condujeran ganados de las sabanas a Villavicencio.

Las condiciones de navegabilidad del *Metica* son superiores a las del *Humea:* por tener mayor profundidad general, curvas menos numerosas, la quinta parte de palizadas y carecer de chorros y secadales que sí tiene el Humea. La distancia entre las Bocas de *Humea* y Puerto Porfía es 20% mayor que la de aquéllas a Bandera (15 kms. A este puerto y 18 a aquél). La distancia en tiempo, en lancha de gasolina, es de 205 minutos en el *Humea* y de 150 en el *Metica.*

Los tres grandes ríos mencionados, Humadea, Guayuriba y Humea-Guatiquia que forman el *Meta* recogen las aguas que caen en una superficie de 88 miriámetros cuadrados a razón de 1 a 2 mts. cúbicos al año, conducidas por 8 ríos al Humea, 7 al Guatiquía, 13 al Guayuriba (Rionegro) y 11 al Humadea.

El Meta, de bocas del Humea para abajo, recibe las aguas caídas en una superficie de 283 miriámetros cuads. de las altas y hermosas sabanas de su margen derecha, cruzadas hoy por el trazado de la carretera a Puerto Carreño hecho por el notable ingeniero Enrique Garcés, sabanas que son asiento de tribus de indios salvajes. El río Manacacías y cerca de 40 caños son los que conducen las aguas mencionadas.

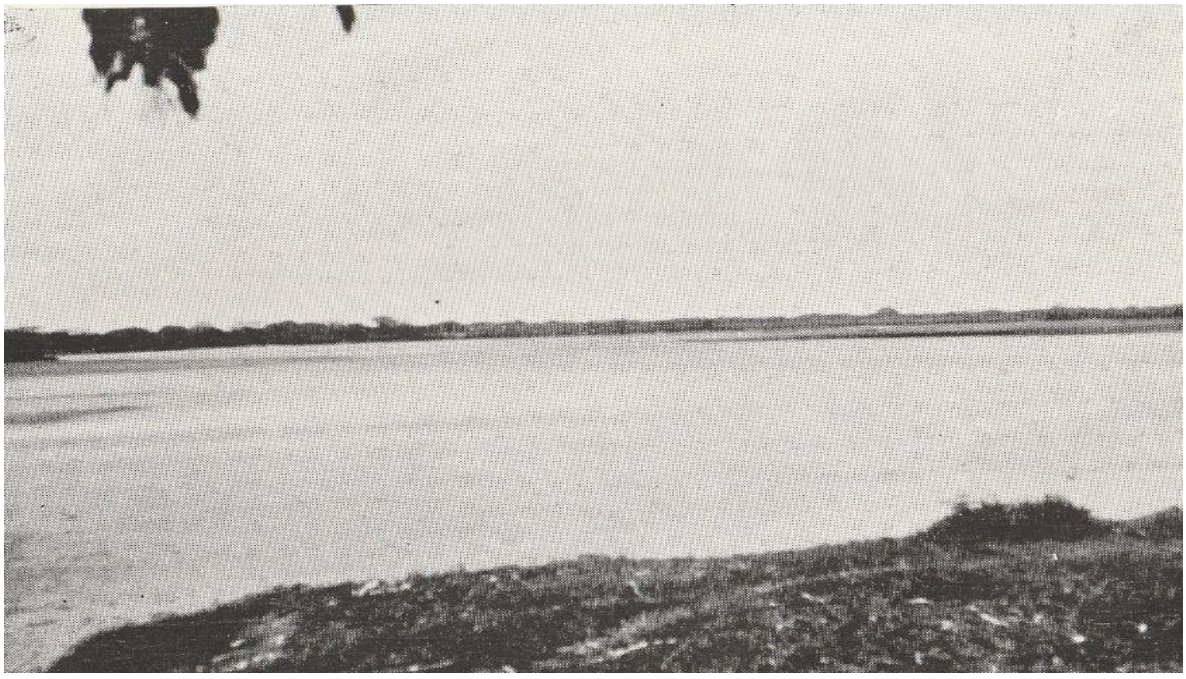
Por su margen izquierda le caen las aguas recogidas en cerca de 1200 miriámetros cds. conducidas por 9 ríos y más de 60 caños. Son aquellos: Upía, Túa, Cusiana, Cravo-Sur, Guanapalo, Pauto, Guachiria Gasanare y Guayabal o de los indios.
Su curso es de 83 miriámetros y su caudal de 4.500 mts. cubs.

Islas

Son muchísimas las islas de este río, pero sólo se nombran las que las crecientes no alcanzan a cubrir en su totalidad y que tienen cerca de 1 km. de extensión. Son éstas: la de *Upía, Piedracandela* y Tonute, la de *Cumaral* de casi 5 kms.; las de *Unape* y *Cháviva, de* casi la misma longitud, pero que son angostas; las de *Pavijay*, Guirá *Najirira,* de cerca de 3 kms.; las de *Nacimena* y *Manacacia, más pequeñas;* las de *Pupure,* muy estrechas; las de *Ubaral* y *Cumena y Cusiana; la larga de Buenaista* y las pequeñas de *Mitimiti* y *Guarimena;* las largas y estrechas de *Arimena* y *Surimena;* las pequeñas *Cravo, Güira, Guiripa* y *Orocué,* entre las cuales hay una muy larga; las pequeñas de *Cabiuna, Paravara, Santa María, Guacacía, Macucuana* y *Guanapalo ;* las de *Cepillo* y *Granare,* de casi 5 kms.; las pequeñas de *Yatea;* la grande, de este nombre, de más de 1 miriámetro; las pequeñas de *Guachiria*



Restos de trimotor J.U. – 626 - incendiado en Cabuyaro



Orocué. Vista de la playa, tomada desde la avenida – Alfonso López

(llamadas *Hermosa, Ariporo* y *Vueltamala);* las de *Corozo,* con arrecifes; las largas de *Chire, Casanare, Lipa* y *Cararabe;* la del *Trapiche,* de 8 kms. y con arrecifes ; las dos de *Trapichito* con arrecifes también; las grandes y estrechas de *Parure;* la del *Trueno,* cerca de San Rafael de Murillo; la de *Jobito,* entre el caño Juriepe y San Carlos, donde hay 3 fundaciones con

ganado; *Iguanitas, Providencia* — la más rica y poblada — la de *Guayabal, Julio Araña* y *El Porvenir,* cercanas estas últimas al antiguo apostadero; las de *Las varas, Cararabo, Yaruro* y *Trujillera* (ésta última cerca de Aceitico); las de *La Lucha, Muco* y *Venturosa,* entre Aceitico y caño Culebra, límite con Venezuela.

(*Continuará).*

Revisado por: FEPP