

La navegación a vapor por el Río Cauca¹

Alonso Valencia Llano
Profesor Departamento de Historia
Centro de Estudios Regionales - Región
Universidad del Valle

Resumen

Los habitantes de la región caucana utilizaron los barcos de vapor en el curso medio del río Cauca para solucionar sus problemas de comunicación. La navegación a vapor se convirtió en el más importante medio de comunicación de la región, proceso que duró aproximadamente medio siglo hasta desaparecer debido al desarrollo de medios de transporte diferentes como el ferrocarril y los vehículos automotores.

Palabras claves

Barcos de vapor, río Cauca, navegación, comercio, región caucana.

Abstract

The inhabitants of the region caucana used the steam ships in the half course of the river Cauca to solve their communication problems. The sailing to vapor became the most important means in communication of the region, process that lasted approximately half century until disappearing due to the development of different means of transport as the railroad and the automotors vehicles.

Key words

Steam ships, river Cauca, sailing, trade, region caucana.

La falta de caminos, el principal problema caucano

Aunque parezca difícil de creer, el Valle Cauca de hoy con sus adelantos en la malla vial que lo hacen una de las regiones mejor comunicadas del país, fue hasta hace relativamente poco tiempo una de las regiones colombianas más aisladas, pues la Cordillera Central lo separaba de las otras regiones colombianas, mientras que la Occidental impedía una ágil comunicación con su principal puerto marítimo: Buenaventura. Este aislamiento no se daba únicamente en el plano exterior, ya que los pésimos caminos heredados de la época colonial se convertían en

¹ Este artículo forma parte de la exposición sobre navegación a Vapor en el Cauca, elaborada para el Banco de la República, Area Cultural Cali.

profundos lodazales en invierno y terribles polvaredas en verano, haciendo aún más difícil la comunicación interna.

Pero las dificultades no se daban solamente por la geografía o el clima, ya que existía un tremendo atraso tecnológico que llevó a que la utilización de la rueda como medio de transporte no se diera sino a finales del Siglo XIX, según se relata en la prensa de la época:

[...] el inolvidable danés Jacobo Jensen y el laborioso norteamericano Juan Mc. Cune, comenzaron los primeros a emplear los carros en esta ciudad para el acarreo de maderas, con provecho manifiesto de todos los consumidores de este artículo. Esos extranjeros murieron y con ellos terminó la empresa de carros. Hoy mismo el ilustrado y progresista hijo de Rusia Santiago Eder, ha construido un coche para uso suyo y de su familia en el municipio de Palmira; pero desgraciadamente, ni Jensen ni Mc. Cune tuvieron imitadores en Cali, ni Eder ha tenido en Palmira.
¿Será que no se medita en la incalculable ventaja de ese medio de locomoción?²

Debido a esto el transporte de las gentes y de los productos se realizaba principalmente a lomo de mulas y caballos, cuando no a espaldas de los hombres.

Esta situación de precariedad no se presentaba únicamente en los caminos, puesto que los ríos caucanos sólo eran navegados por rústicas balsas, frágiles canoas, e inestables potrillos, lo que no deja de ser paradójico, si se tiene en cuenta que el Cauca debe su nombre a que es cruzado por el río más importante del occidente colombiano. Uno de los más importantes geógrafos del Siglo XIX, Felipe Pérez, quien en 1862 escribió para el Gobierno Nacional la obra titulada *Jeografía física y política del Estado Soberano del Cauca*, escribió en ella la poca utilidad que los vallecaucanos sacaban de su río:

La parte navegable sólo se aprovecha actualmente en el Estado para llevar madera y otros artículos a Cali, pues los 25 miriámetros de buena navegación del último trecho (en el cual el Cauca no sólo lleva un gran volumen de agua, sino que se desliza por un plano apenas desnivelado) influyen poco en el comercio, porque de Cali que sería el centro natural del tráfico no se exporta nada para el extranjero a causa de que los fletes lo absorberían todo ...³

La dificultad en las comunicaciones impedía que las provincias del Cauca, pudieran exportar sus productos agropecuarios. Así, la producción del tabaco caucano -uno de los más famosos del mundo- se dedicaba casi exclusivamente para el consumo interno, aunque se exportaba alguna parte del producto a la región antioqueña y al Quindío que estaba siendo colonizada: esto era similar a lo que ocurría con la quina, que era solicitada por los europeos para producir quinina con la que se controlaba el paludismo en las zonas tropicales de África y de Asia, pues la cascarilla se perdía en los bosques por no haber facilidades para su exportación; igual cosa

² *El Ferrocarril*, Cali, 23 de mayo de 1884.

³ Pérez, ob. cit., p. 43.

podríamos decir de la carne que se obtenía de los ganados vacuno o porcino y de los productos de la caña y del cacao. De esta manera, la mayor parte de la producción se perdía por no existir medios para exportarla.

Superar este estado de cosas se convirtió en una de las principales necesidades de los caucanos, quienes creían que era necesario modernizar las comunicaciones para lograr una efectiva vinculación al mercado mundial exportando los productos de la región. Por esto la necesidad de desarrollar buenos medios de comunicación se convirtió en la más importante meta de los dirigentes empresariales caucanos, quienes la veían como la base para desarrollar su paradigma: la vinculación al mercado mundial, la que sería posible si se construían buenos caminos, telégrafos, ferrocarriles y se introducía la navegación a vapor.

La iniciativa empresarial en el desarrollo de las comunicaciones

Se podría decir que los caminos caucanos hasta 1860 eran prácticamente los mismos de la época colonial. Se trataba básicamente de un camino que entrelazaba a las poblaciones del Sur (Pasto, Ipiales) con Popayán y Santander donde se bifurcaba avanzando uno por el valle hasta Candelaria y Palmira, cerca al pie de monte de la cordillera Central por donde continuaba hacia las demás poblaciones del norte (Bugá, Tuluá, Cartago) hasta conectar con el camino del Quindío que llevaba a los vecinos Estados de Tolima y Cundinamarca, y el otro, el “Camino de Occidente” que llegaba a Cali avanzando por el pie de monte de la cordillera occidental que comunicaba con Roldanillo, Toro y Ansermanuevo, para continuar hasta el distrito minero de Supía y Marmato donde conectaba con el vecino Estado de Antioquia. Con la creación del Estado Soberano del Cauca a partir de 1863, estos caminos pasaron a ser conocidos como "Caminos del Estado", mientras que los que comunicaban con el mar se consideraban "Caminos Nacionales".

Para el mantenimiento de los caminos el gobierno caucano dedicó el trabajo de los presidiarios y donde estos no eran utilizados estableció una “Renta de Trabajo Personal Subsidiario” que era pagado por los ciudadanos según su nivel de ingreso; también adjudicó concesiones de tierras baldías a quienes se encargaran de abrir nuevas vías; permitió que los particulares construyeran puentes mediante el cobro de impuestos de paso como “el pontazgo”; puso barcas cautivas para facilitar el paso en los ríos que los caminos debían cruzar y adjudicó para ello rentas de peaje, y en los pasos difíciles de las montañas y ríos profundos construyó tarabitas.

La política vial no se reducía únicamente a otorgar privilegios o mantener los caminos, pues también estimulaba proyectos presentados por particulares, algunos bastante utópicos dadas las condiciones de la época. Es el caso del ingeniero Enrique Meiggs quien se había encargado de la construcción de ferrocarriles en Perú y Chile y en 1869 ofreció al General Tomás Cipriano de Mosquera estudiar y trazar una línea de ferrocarril entre Buenaventura y Cali. Sus planes no terminaban allí, pues propuso la creación de una red de vial compuesta por la "combinación de

un gran ferrocarril interoceánico que partiendo de Tumaco en el Pacífico nos ponga en relaciones inmediatas con el Magdalena, sobre las costas atlánticas". En el Cauca -según este plan- podría construirse una vía férrea de Gelima al Patía, establecerse la navegación por vapores por el Cauca hasta Cartago, y unirse el municipio de Quindío con el ferrocarril de Antioquia al Magdalena, por una carretera.⁴ Esto despertó una iniciativa empresarial que llevó a que en 1878 Roberto Zawadsky extendiera una línea del telégrafo hasta el Valle del Cauca, mientras que otro grupo de empresarios contrató al ingeniero cubano norteamericano Francisco Javier Cisneros para que construyera un ferrocarril que comunicara al Valle con Buenaventura.

En lo que se refiere a la navegación a vapor puede decirse que desde el 12 de marzo de 1867 el ingeniero prusiano Maximiliano de Kraut, había pedido privilegio para establecer una línea de vapores entre Tumaco y Barbacoas que pudiera extenderse al río Patía, y el 4 de enero de 1869 el señor Roberto B. White había solicitado privilegio exclusivo para canalizar y navegar por vapores los ríos Patía y Telembí, que le fue concedido debido a que estos ríos se encontraban dentro de los límites del Estado y por lo tanto no necesitaban del visto bueno del Gobierno Central.⁵ Respecto a la navegación en el río Cauca podemos decir que desde 1870 Manuel Dolores Camacho había señalado la conveniencia de constituir una empresa con tal fin, pero no era mucho lo que podían hacer los gobiernos caucanos, dado que el Cauca era considerado como río nacional porque atravesaba varios estados. No obstante, el Estado del Cauca era el más interesado en desarrollarla en tanto que en el curso alto de este río, es decir, la parte que baña al valle geográfico (220 kms), era la más apropiada para el efecto, aparte de la más necesitada ante la dificultad que presentaban los caminos.

Los privilegios de navegación por el río Cauca

La utilización del río Cauca como medio de comunicación se remonta hasta la época prehispánica cuando los indios lo utilizaban por medio de canoas y balsas de madera. Los cronistas españoles mencionan que por su cauce y lagunas aledañas se desplazaban canoas con indígenas que vendían pescado y manteca de pescado que anunciaban con el grito de "¡Gorrón, gorrón!". También les llamó la atención el hecho de que las indias cruzaran el río a horcajadas sobre una guadua, remando con sus pies mientras hilaban con sus manos, sin que perdieran el equilibrio. El río también fue utilizado durante la conquista, cuando Jorge Robledo y otros conquistadores utilizaron balsas para transportar los hombres con los que realizaron la conquista del norte del Valle y del hoy Departamento del Risaralda; también durante la colonia por él se transportaron mercancías que eran llevadas hasta Cartago para luego ser despachadas a la zona minera, tráfico que se prolongó sin mayores transformaciones hasta la segunda mitad del Siglo XIX; lo característico de esta navegación fue que la energía humana era utilizada

⁴ Benjamín Pereira Gamba: *Informe del Secretario de Hacienda del Estado Soberano del Cauca a la Legislatura de 1869*, Popayán, imprenta del Estado, 1869, p. 46. Para obtener una visión más amplia acerca de la política sobre caminos y medios de comunicación caucanos puede consultarse Alonso Valencia Llano: *Empresarios y políticos en el Estado Soberano del Cauca*, Cali, Universidad del Valle, 1993.

⁵ *Ibid*: pp. 61-62

para impulsar las balsas y canoas. La importancia económica de este arcaico sistema de transporte es resaltado por Germán Patiño quien afirma que en 1874 gracias a él se transportaron por el Cauca ocho mil cargas de mercancías extranjeras, sal marina, cacao, azúcar, maíz, etc.⁶

Dado que la utilización de las máquinas a vapor era el gran signo de la Revolución Industrial que se estaba desarrollando en Europa, en 1875 algunos caucanos pensaron en la necesidad de utilizarla para aprovechar las aguas del Cauca e impulsar el desarrollo de la región. Por eso algunos hombres de negocios liderados por Carlos H. Simmonds se asociaron y con acciones de \$500.00 cada una lograron constituir un capital de \$25.000.00. La iniciativa contó con amplio apoyo, pero fracasó debido a la injerencias de activistas políticos de Popayán que reclamaban la concesión para ellos, a lo que se unió la iniciación de la guerra de 1876 que frenó el empuje empresarial.⁷ En tales condiciones la idea de crear la empresa debió esperar hasta 1878, cuando en la prensa local se llamaba a licitación para transportar de Buenaventura piezas de barcos a vapor. Pero lo que mostraba que la navegación pronto sería una realidad fue que en el contrato firmado entre el Presidente de Colombia, el General Julián Trujillo, y Francisco Javier Cisneros, para la construcción del Ferrocarril del Cauca, se incluyó en su artículo 11 la constitución de una empresa de vapores para navegar el río Cauca.

Los esfuerzos caucanos por establecer la navegación a vapor tuvieron que esperar hasta los inicios de "La Regeneración", cuando el Presidente Trujillo, logró que el Congreso Nacional expidiera la ley 41 de 21 de julio de 1880, mediante la cual ordenó que se realizara "una exploración científica en el río Cauca, entre el paso denominado "La Balsa" o "Panezo" y los saltos existentes en el municipio del Quindío" con el objeto de estudiar los obstáculos que existen al libre curso de las aguas y que producen inundaciones. A esto se unió el establecimiento de la "Compañía de navegación por vapor del Río Cauca", en Cali el 25 de octubre de 1880, que fue establecida con una duración de 20 años prorrogables y fue protocolizada el 25 de octubre de 1880 en la Notaría 2a. de Cali, cuando se registraron 4.000 acciones por un valor de 80.000. El acto recibió un amplio despliegue en el *Registro Oficial*, del 22 de noviembre cuando el gobierno reconoció el carácter de comercial e industrial de la sociedad anónima. La siguiente es la lista de los socios:

COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN POR VAPOR DEL RÍO CAUCA

Gerente: Gral. Julián Trujillo

Carlos Hauer Simmonds

Dr. Miguel Guerrero

José María Rivera G.

Dr. León Solarte

Tomás Rengifo

Francisco Sinisterra y Cía.

Domínguez E. y Cía.

Ruiz y García

⁶ Germán Patiño: C. H. Simmonds y los comienzos de la navegación a vapor en el Alto Cauca, en *Boletín Cultural y bibliográfico*, Vol. XXVI, Número 21, Bogotá, Banco de la República, 1989.

⁷ Véase: Manuel Dolores Camacho y Federico Restrepo: *Navegación por Vapor del río Cauca*, Popayán, 16 de mayo de 1870 y *Compañía de vapores y diligencias del Cauca*, Popayán, 1875, sin autor, sin p.i.

Dr. Belisario Zamorano	Francisco Javier Cisneros
Luis Fisher	Santiago Eder
Carlos Delgado Carvajal	Fulgencio Olave

De acuerdo con la Ley 56 de 1875 – “Para el Fomento de la Navegación”-, con el reconocimiento mencionado el Estado del Cauca se comprometía a garantizar a la Compañía el interés del 10% sobre un capital de hasta \$40.000 que se invirtiera en el establecimiento de la navegación por un espacio de 6 años. Para que tal reconocimiento tuviera efecto, los fondos de la empresa debían depositarse en el Banco del Cauca. Pero el estímulo a la obra se hizo más evidente cuando se incluyó una cláusula mediante la cual el Gerente podía contratar con el gobierno la inversión y administración de los fondos nacionales que por Ley 41 de 1875 el Congreso había destinado para explotar científicamente el río Cauca.

Las medidas de estímulo no terminaron allí, pues también se acordó que las directivas de la empresa podían instruir a las autoridades de las municipalidades que se beneficiaran con la obra, para que destinaran parte de sus presupuestos a la canalización del río Cauca y sus afluentes, la mayoría de los cuales eran utilizados para el transporte de productos agrícolas.

La constitución legal de la compañía era, en cierto modo, algo sencillo dada la importancia que los caucanos concedían a la navegación. Mucho más complicada era ponerla en operación, lo que se hizo impostergable debido a que el Estado condicionó su apoyo a que el primer vapor fuera botado dentro de dos años contados a partir del 1º de octubre de 1881 so pena de una multa de \$1.000.00. Esto muestra que los cálculos eran demasiado optimistas, pues a fines de 1881, la prensa local reconocía que la empresa no había prosperado, lo que llevó a una reorganización en 1882, y a un nuevo registro notarial el 16 de marzo de 1883, en la que ya no aparecía un socio de la calidad del expresidente Julián Trujillo. Un periódico local, *El Ferrocarril*, reseñó el hecho en los siguientes términos:

Hoy tenemos la gratísima satisfacción de comunicar a nuestros lectores que la compañía que debe realizar la navegación por vapor en el Río Cauca, está ya constituida, y que la respectiva escritura está otorgada.

De ese interesante documento tomamos únicamente los siguientes datos, que son los fundamentales y los que más importa conocer: los socios que han suscrito la escritura de la compañía son los señores Carlos H. Simmonds, Santiago M. Eder, Angel María Borrero, Juan de Dios Ulloa, Belisario Zamorano, Bartolomé Chávez, Carlos Greiffenstein, Francisco Sinisterra, Borrero y Cía., José María Cabal Hoyos, Rodolfo González y José María Domínguez, Escobar y Cía.

La cantidad suscrita está dividida en acciones de mil pesos cada una. El período de duración de la compañía es de diez años, prorrogables a voluntad de los socios. La Junta Directiva de la compañía residirá en Cali.

Tales son las cláusulas más importantes. Juzgue el lector por la calidad de estas firmas si la empresa será cosa seria y si tendrá visos de realizarse pronto: entre los socios hay alguno capaz de comprar él solo el famoso Leviatán, y le sobra dinero...

Cuando el camino de rieles de Buenaventura llegue a Cali, encontrará ya servido por vapor el camino de agua desde Jelima hasta Virginia más allá de Cartago.

Mejoras como la del ferrocarril de Buenaventura y la de vapores en nuestro gran río son elementos de orden y prosperidad. Realizadas estas empresas se alejarán por largos años las revoluciones y será necesario que la fatalidad suscite gigantes guerreros de la talla de Atilas y Tamerlanes para que pueda ser turbado el orden público".⁸

La constitución de esta empresa sirvió de estímulo para que la navegación a vapor se estableciera en otros lugares del Estado, puesto que el 19 de agosto de 1882, se anunció la salida del nuevo vapor "Colombia" desde Tumaco por los ríos Patía y Telembí hasta Barbacoas. El barco pertenecía a una empresa formada por los señores General Prado, H. Finlay y T. Clark quien era el gerente. El barco tenía 40 toneladas de registro y un calado de 2 y medio a 3 pies y era capitaneado por el señor Enrique A. Aguilar quien contaba con diez tripulantes. Con esto se mejoraba la circulación interna de mercancías y se facilitaba la exportación, aunque seguía subsistiendo el mal servicio en los puertos marítimos en tanto que los barcos sólo entraban a Buenaventura y Tumaco dos veces por mes, lo que llevaba a que se represara la exportación de mercancías y a que los fletes fueran excesivamente altos en relación con los que se cobraban en los puertos del Atlántico. Esto, a su vez, llevó a que el gobierno del Estado celebrara contrato con los señores José María y E. Cortés para que estos establecieran dos buques que serían construidos en un plazo de un año. De esta manera los puertos quedarían cubiertos por 4 buques.

Las dificultades en la navegación a vapor por el río Cauca

El historiador Germán Patiño relata las dificultades por las que pasó esta empresa. Ellas se iniciaban con la decisión de comprar el vapor en Europa, traerlo al puerto de Buenaventura después de dar la vuelta por el estrecho de Magallanes, llevarlo a Buenaventura y allí desarmarlo. Transportar las piezas a loma de mula y de buey por el terrible camino de Buenaventura y luego armarlo en el río y ponerlo a funcionar. Esto último no era precisamente la tarea más sencilla, pues no se contaba con operarios capacitados ni con una tecnología medianamente apropiada.

Ante las dificultades para consolidar esta empresa, un grupo de empresarios de Buga estableció una sociedad que llamaron "Sociedad de Navegación del Río Cauca". Esta sociedad contrató con el italiano Felipe Orosti la armada de un barco pequeño, el Caldas, que fue el primer vapor que navegó las aguas del Cauca, pero que para desánimo de los caucanos se hundió durante la inauguración de la empresa el 4 de febrero de 1884, debido a fallas en la caldera.⁹

Aunque este fracaso de la compañía bugueña constituía un mal presagio para la navegación a

⁸ *El Ferrocarril*, Cali, 16 de marzo de 1883.

⁹ Un corto y confuso relato acerca de estos hechos se puede consultar en Phanor Eder: *El Fundador. James M. Eder.*, Cali, Edit. El Carmen, 1958, p. 402

vapor, se convirtió en una buena lección para la compañía dirigida por Simmonds, quien decidió comprar un barco construido sobre medidas. El problema era el desánimo de los socios quienes no se atrevían a arriesgar sus capitales, pero la solución la encontró Simmonds al convencer a Bartolomé Chávez, el más rico de los mineros caucanos y quien, según Eustaquio Palacios, estaba en capacidad de comprar por sí sólo el famoso "Leviatán". Con el apoyo financiero de Chávez, se pudo comprar el vapor "Cauca" que fue construido por los astilleros "Yarrow's & Co." de Glasgow y agenciado por A. I. Henry & Company de Londres. Esto le permite a Germán Patiño señalar otro hecho importante para la navegación del río: los barcos se construían sobre medida de acuerdo a las condiciones del río, las que fueron establecidas por Francisco Javier Cisneros en un trayecto que cubría desde el Paso del Comercio en Cali, hasta el paso de Anacaro, cerca a Cartago.¹⁰

A las dificultades descritas se agregaron las internacionales, pues el barco, ya construido, fue decomisado por el gobierno inglés para efectuar una expedición sobre el Nilo. Finalmente, otro barco construido por la misma empresa fue despachado a Colón, a cargo del ingeniero Charles Hardy quien se encargaría de armarlo. El momento de la llegada no fue el más apropiado, pues en Colombia había estallado la revolución de 1885, lo que llenó de desánimo a Simmonds, quien propuso devolver el barco a Londres y abandonar el proyecto. Convencido por Belisario Zamorano, Simmonds continúa con la empresa al finalizar la guerra: debe vencer dificultades técnicas tales como desarmar el barco, transportar las piezas desde Buenaventura hasta Cali por el escabroso camino de la cordillera, armar el barco y luego cruzar los dedos para que no se hundiera como había ocurrido con el "Caldas". Estas labores se iniciaron en 1887 y sólo terminaron el 29 de febrero de 1888 cuando se hizo el viaje inaugural.¹¹

Aunque la importancia de la navegación es evidente, no deja de ser interesante señalar que ella integraría las más importantes municipalidades y pueblos del Valle, pues por la banda oriental del Cauca quedarían unidas Santander, Pradera, Palmira, Buga, Tuluá y Cartago, y por la occidental Cali, Vijes, Yotoco, Roldanillo, Hato de Lemos, Toro y Riosucio, que deberían construir a su vez algunas obras complementarias tales como buenos caminos entre ellas y el río y un buen atracadero de manera que el transporte de las mercancías fuera ágil y seguro. La navegación produjo a su vez el establecimiento de una empresa de coches, establecida por Don Salvador Depons y su hermano Anastasio, ciudadanos franceses con casa de comercio en París, que contaba con 4 coches que comunicaban a la ciudad de Cali con el paso del comercio, lugar hasta donde llegaba el vapor.

La puesta en marcha del vapor llevó a otro reajuste de la empresa de navegación en 1890, pues ya se había demostrado que era una empresa realizable. Sus socios y el monto de sus acciones fueron los siguientes:

ACCIONISTAS	VALOR ACCIONES
Bartolomé Chávez	\$30.250

¹⁰ Ver Patiño, ob. cit.

¹¹ *Ibid.*

Chávez Hermanos	2.000
Sinisterra y Cabal	1.500
Belisario Zamorano	1.000
Santiago Eder	1.000
José M. Rengifo	1.000
Carlos Greffestein	6.000
José M. Cabal	1.200
José M. Domínguez	2.000
Angel María Borrero	1.500
Sinisterra, Borrero y Cía.	1.500
Rodolfo González	1.000
Francisco Cisneros	1.000
Francisco Vásquez	1.000
Juan D. Ulloa	350
Total	52.900
FUENTE: <i>El Ferrocarril</i> N° 410, Cali 5 diciembre de 1895.	

La navegación a Vapor

Los inicios de la navegación a vapor sólo se dieron a cuando el vapor "Cauca" empezó a prestar sus servicios al público. Se trataba de un pequeño barco cuya capacidad no excedía las 100 toneladas, y viajaba entre Cali y Cartago arrojando utilidades cercanas a los \$800 en cada viaje. Para esta época, la Compañía de navegación había cambiado su razón social por "Sociedad de Simmonds, Chávez y Cía.", y según Juan de Dios Ulloa —Presidente del Cauca—, prestaba un excelente servicio entre el Paso del Comercio y el paraje de la Virginia que cambiaron sus nombres por "Puerto Simmonds" y "Puerto Chávez".

Al mismo tiempo se desarrollaron otro tipo de empresas: p.e. el dragado del río, que garantizaría la permanencia de la navegación fue otorgada mediante contrato celebrado el 8 de marzo de 1890 al súbdito inglés Alfredo S. Hodges, quien se comprometió a la canalización, dragado y extracción de arenas auríferas del río Cauca. La empresa tenía un privilegio de treinta años para explotar las arenas auríferas, el Estado colombiano se comprometió con una suma de 100.000 pesos para dicha obra. Igualmente, y gracias a los empresarios particulares, se buscó desarrollar la navegación en otros ríos del Cauca: "La casa "Otero y Cía" con el Vapor Balboa que navegaba por el río San Juan en el trayecto Sipí a Churambirá entraba además al Pacífico hasta Buenaventura, Tumaco y Barbacoas".¹²

Los desarrollos continuaron cuando en 1874 Bartolomé Chávez importó "El Chávez", para

¹² *Registro Oficial*, # 51, Popayán, 12-IV-1890, p. 201. Respecto a la canalización del Cauca, bien poco fue lo que se hizo, puesto que el congreso de 1893 aprobó la partida de \$100.000. Algún observador señalaba que ese dinero no alcanzaría para nada y ciertamente no se equivocaba, aunque el dinero nunca se invirtió pues la penuria presupuestal no alcanzaba para cubrir dicho gasto. V. *La Unidad Nacional*, # 63, Popayán, 21 de abril de 1894, p. 1.

navegar el San Juan pero no tuvo fuerza suficiente para remontar el río por lo que fue traído al Cauca, donde fue mal armado y prestó poco servicio, hasta ser finalmente vendido como material de desecho. Por el mismo tiempo don Luis Fischer, comerciante alemán establecido en Cali, trajo una lancha rápida cuyo motor no pudo con la corriente del Cauca, por lo que fue enviado a Buenaventura. Sólo a comienzos del siglo XX la navegación a vapor tuvo un amplio desarrollo.¹³

En la medida en que los contemporáneos han exagerado el papel de la navegación en el Cauca y en particular el desempeño del vapor "Cauca", vamos a copiar en extenso algunas de las impresiones de los viajeros al respecto. En 1891, las condiciones de la navegación eran las siguientes, según el viajero francés Jorge Brisson:

Una legua separa a Cali del puerto de embarque [Puerto Simmonds] en el Cauca, en donde se toma el pequeño vapor fluvial, que en tres días baja hasta Cartago [Puerto Sucre]. Desgraciadamente el Cauca no tiene en todas las épocas del año una cantidad de agua suficiente, y la navegación se halla a menudo interrumpida, como por ejemplo actualmente desde hace dos meses. Sin embargo, la salida está anunciada para esta semana [...]

Somos una docena de pasajeros, y -cosa digna de risa- ciento veintidós hombres de tripulación y empleados, un poco menos que en los grandes vapores de la Costa del Pacífico, que tienen 30. El precio del pasaje es de \$9 de Cali a Cartago, en primera clase, sin camarote ni comida [...]

A las 10 almorzamos, y el almuerzo está a la altura del vapor, es decir, malísimo: plátanos asados, fritos, tostados, enteros, partidos por la mitad, en ruedas, bajo todas las formas; la sopa de yuca y arracacha, que reemplazan aquí la papa, que es muy cara, y arroz cocido en agua.

Estos manjares con la carne, que algunas veces es de buena calidad; el tradicional cacao, molido con un poco de azúcar o panela y cocinado con agua; la leche; una especie de queso fresco y duro, que se parece más bien a leche cuajada; y la arepa, o pan de maíz, son las bases de la alimentación en estas tierras. El pan de trigo es por aquí un artículo de lujo y casi no se halla sino en las ciudades [...]

Hacia las 12 paramos para hacer leña; los lugares de las riberas en donde el leñador corta y amontona la madera para abastecer los vapores de combustible [...] se llama leñateo. El metro cúbico vale aquí seis reales (60 centavos).¹⁴

Pero a pesar de las ventajas de la navegación, el viajero consignó que el vapor no era el único medio de transporte puesto que aún se conservaba el de las balsas, que permitía llevar las mercancías de Cali a Cartago:

Encontramos a menudo grandes balsas de guaduas que trasladan mercancías: cacao,

¹³ Rufino Gutiérrez: *Monografías*, Tomo II, Biblioteca de Historia nacional, volumen XXX, Bogotá, Imprenta Nacional, 1911, p. 104.

¹⁴ Brisson, ob. cit., pp. 40 y ss.

café, cueros, etc., o artículos de importación para los negociantes del interior. Estas balsas son conducidas por bogas, que se sirven para dirigir las de largos remos de guadas y palancas que apoyan sobre las orillas o en el fondo. Estas balsas son provistas en el centro de un rancho o techo de cañabrava. Estas embarcaciones bajan casi con tanta rapidez como el vapor, pero emplean para subir un tiempo triple o cuádruplo.¹⁵

Para 1892, según Roberto Vélez Triana, las condiciones no habían mejorado:

Era un beneficio para mí, nada acostumbrado a la vida militar, obtener un camarote, comer a horas fijas y acortar el camino. Cuán vana fue mi esperanza, amigo mío! Los zancudos no me dieron reposo un momento, la techumbre del vapor no era impermeable a la lluvia y los hornos, con su creciente calor, más vecinos a mi camarote de lo que conviniera, me ocasionaron una fiebre que no quiero recordar. Agregue usted a esto el inmoderado precio de transporte. Ciento veinte reales por ser pasto de crueles alimañas y por viajar expuesto a la intemperie. Y fuera de alimentos, por supuesto: son ellos como extras que deben pagarse a un empleado ad hoc.¹⁶

Esto, desde luego, contrasta con lo que decía un abanderado del progreso caucano como Eustaquio Palacios, el director del periódico *El Ferrocarril*, quien viajó por el río en 1896:

Lo primero que hicimos enseguida fue examinar nuestra vivienda: el "Vapor Cauca" es una casa pequeña, cómoda y aseada; tiene dos pisos: en el inferior están las bodegas para depósito de carga, la cocina, la despensa, el departamento de los marineros y la hornilla con cuyo fuego se calienta la caldera. El piso superior consta de un buen camarote a la popa, luego un saloncito, después el comedor espacioso, y a los lados de éste varios camarotes, todos con sus respectivas cerraduras; más allá la gran caldera y por último, otro camarote en la proa. Allí, en el extremo delantero del buque está el timón, y sentado junto a éste, el timonel o práctico, que no desampara ni un instante su puesto y que dirige la nave, fija la mirada inteligente en la porción del río que tiene delante, hasta donde alcanza su vista. Cuando divisa allá a lo lejos gentes en canoa, toca el pito, para que tomen pronto la orilla, pues los grandes oleajes que despide el Vapor hasta una cuadra de distancia, volcarían la canoa sin remedio. En la parte exterior del segundo piso, hay barandas con pasadizo alrededor, desde donde los pasajeros van contemplando las riberas.¹⁷

El Vapor Cauca naufragó el 23 de julio de 1896, luego de 8 años continuos de servicio, "en un punto llamado Bumbún, abajo del paso de Buga...". Santiago Eder refirió en la siguiente carta las consecuencias económicas de este hecho:

¹⁵ Ibid., pp. 46-47.

¹⁶ Roberto Vélez Triana, *Cartas a un amigo de Bogotá*, Quito, Imp. del Clero, 1892, p. 8.

¹⁷ *El Ferrocarril*, Cali, 21 de febrero de 1896.

Con referencia al vapor Cauca, tenemos entendido que es una pérdida total y como se le ha escrito a Rosing Brothers, lo único que falta para que la compañía de seguros pague, es la declaración del Capitán respecto a la pérdida del vapor. Lo perteneciente a la Compañía del Cauca, bodegas, existencias, etc. es de nosotros; la compañía de seguros no tiene nada que ver con eso. Tengo en mis manos varios planos y especificaciones para un nuevo barco con costo entre 2.000 y 4.000 libras; lo discutiremos cuando llegue Henry. Hay una compañía inglesa que parece interesada en esta empresa, teniendo en cuenta que el Gobierno ofrece una subvención de \$15.000, y es posible que sea un negocio lucrativo en lo futuro.¹⁸

Al parecer, las expectativas de Eder no se cumplieron, pues el 16 de octubre de 1896, el Dr. Manuel Wenceslao Carvajal actuó como apoderado para promover la liquidación de la “Compañía de Navegación del Vapor Cauca” argumentando el naufragio y pérdida del buque.

Las condiciones de navegación

El desarrollo de la navegación a vapor no contó únicamente con las duras condiciones que el poco desarrollo empresarial del Estado Soberano del Cauca imponía. Habían otros factores de orden climático y geográfico que se convertían en obstáculos para este tipo de empresas. Nos referimos a las condiciones del río Cauca, que recorre unos 386 kms. por una superficie de suave pendiente que facilita constantes inundaciones en las riberas haciendo perder de vista, en épocas de invierno, el canal principal del cauce. Por otra parte el río se caracteriza por presentar en todo su trayecto meandros que prolongan el trayecto y hacen que el agua se deslice suavemente. Si a esto añadimos la tributación de numerosos afluentes que bajan de las dos cordilleras con una gran carga sedimentaria, podemos entender que el Cauca sea un río de poca profundidad.

Pero estos no son los únicos obstáculos, pues existen además los factores climáticos que modifican el régimen pluvial del río. Nos referimos al régimen de lluvias y de sequías que estacionalmente afectan al Valle del Cauca y que tiene un impacto directo sobre el río. Así, entre los meses de enero a marzo y julio a septiembre las lluvias descienden disminuyendo, como consecuencia, el caudal del río., lo que dificultaba la utilización del río para la navegación.

Los barcos que lo navegaran debían adecuarse a estas condiciones hídricas, por lo que fue necesario utilizar barcos de poco calado. No obstante, era frecuente que los barcos debieran anclarse en los puertos esperando que las lluvias llegaran y ampliaran el caudal. Un buen ejemplo de esta situación la ofrece Jorge Brisson quien relató este tipo de situaciones en octubre de 1891: “Desgraciadamente el Cauca no tiene en todas las épocas del año una cantidad de agua suficiente y la navegación se haya a menudo interrumpida como por ejemplo ahora desde hace dos meses.”¹⁹

¹⁸ Santiago Eder, 9 de noviembre de 1896, citado por Eder, ob. cit., p. 404.

¹⁹ Ob. cit.

Pero no era sólo la sequía. También las abundantes lluvias producían crecidas en los afluentes y en el río mismo, que modificaban los meandros, creaban grandes lagunas y modificaban los cursos del río obligando a la utilización de “prácticos” y a un permanente dragado para evitar los riesgos de encallar.

Aparte de estos factores habría que considerar el del combustible para los vapores, consistente en troncos de árboles que eran talados. Esto produjo una rápida deforestación, aumentando la erosión en las orillas y haciendo más voluminosa la carga sedimentaria. El problema se hizo más agudo en la medida en que fue aumentando el número de vapores, pues la tala de los bosques ribereños exigió que los campesinos proveedores de leña — “leñateros”— debieran desplazarse cada vez a bosque más lejanos para proveer el combustible, lo que elevó los costos.

Los puertos fluviales

La navegación fluvial en vapores se concentró entre Cali y un poco más arriba de Cartago, el actual municipio de la Virginia. Se trataba del Valle medio del río Cauca donde se concentraban los sectores más dinámicos de la economía vallecaucana. Cali no sólo era el más importante centro comercial, sino que se proyectaba como la ciudad del interior que tendría a mediano plazo la conexión más eficiente, por medio de ferrocarril, con Buenaventura el único puerto marítimo de importancia del Estado Soberano del Cauca. Entre Cali y Cartago se encontraban importantes haciendas productoras de carne, mieles, tabaco, cacao y aguardiente productos que eran demandados por los habitantes de la zona del Quindío y del vecino Estado de Antioquia. Desde este punto de vista Cartago, pero en especial La Virginia, se erigían como centros comerciales y de acopio fundamentales para la economía de la región, debido a que allí confluía la producción y la demanda de una zona económica de reciente apertura y que estaba encontrando en el café el principal motor de su economía, pues su venta permitía no sólo adquirir los alimentos producidos en las haciendas del Valle, sino también importar de países extranjeros las herramientas y los equipos que su desarrollo exigía.

En lo referente a la zona sur del Valle, unos 107 kilómetros entre Puerto Simmonds en Cali y San Julián, en el actual Departamento del Cauca, es bien poco lo que se puede decir, pues a pesar de que las condiciones del río eran similares a las del resto del Valle y de los subsidios que ofrecía el gobierno nacional, no se encontraban mercancías de retorno que justificaran el establecimiento de una ruta. Por eso, a pesar de que ocasionalmente algunos barcos se desplazaron por la zona, la mayoría de los productos eran sacados en grandes balsas de guadua que llegaban a Puerto Tejada y Cali.

Si tenemos en cuenta que la mayoría de las poblaciones del Valle del Cauca habían sido establecidas en el pié de monte cordillerano, alejadas del río Cauca por cuestiones de seguridad y de salubridad, podemos comprender que el aprovechamiento de las ventajas que ofrecía la navegación por el río exigía que las poblaciones localizadas en los puntos

intermedios del trayecto construyeran embarcaderos que fueron conocidos con el pomposo nombre de "puertos". En realidad se trataba de muelles precarios donde los barcos se aprovisionaban de combustible y recogían cargas y pasajeros. Esto exigió además que las municipalidades se comprometieran en la construcción de caminos que facilitarían el tránsito de los pasajeros y las cargas.

En un trabajo en que hace algunas referencias a la navegación a vapor, el geógrafo Luis Valdivia dice que la mayoría de los puertos fluviales tienen su origen en los pasos del Cauca, donde generalmente el Estado tenía barcas cautivas para facilitar el tránsito. Se trata de La Bolsa, La Balsa, Yumbo, Mediacanoa, Riofrío, Roldanillo, que a la vez que servían de embarcaderos para pasajeros y mercancías se convirtieron en sitios de acopio de combustible para alimentar las calderas de los barcos.

Puertos fluviales en el Río Cauca

1880	1930	Distancia Kms.
Puerto Simmonds	Mallarino	0
	Simmonds	10
	Isaacs	12
	Paso de la Torre	18
Puerto González	Paso de Mediacanoa	60
	Paso de Tuluá	70
	Paso del Salto	20
	Puerto Sucre	Almorzadero
Puerto Chávez	Bolívar	20
	Roldanillo	20
	La Cañada	30
	Toro	20
	Cartago	30
Total Kms		330

La distancia entre los diferentes puertos se puede observar en el cuadro siguiente:

Puerto Mallarino a Simmonds	10 Kms
Simmonds a Isaacs	12
Isaacs a la Torre	18
La Torre a Buga	60
Buga a Tuluá	70
Tuluá al Salto	20
El Salto a Almorzadero	20
Almorzadero a Bolívar	20
Bolívar a Roldanillo	20
Roldanillo a La Cañada	30

La Cañada a Toro	20
Toro a Cartago	30
Cartago a la Virginia	20
FUENTE: Eduardo López: <i>Almanaque de los hechos colombianos</i> , Cali, ed. América, 1929.	

Podríamos decir que la ciudad que recibió en forma más directa los beneficios de la navegación fue Cali, puesto que contó con dos puertos: uno privado, situado en el del Paso del Comercio, que contaba con una bodega pequeña y un taller y que fue conocido como Puerto Simmonds y era de propiedad de la “Compañía de Navegación a Vapor”; el otro era mucho más grande y fue utilizado por varias empresas: se trata de Puerto Mallarino, frente al actual Juanchito, donde existían bodegas, talleres y espacios adecuados para los pasajeros. Este último puerto se consolidó con la construcción de la "Carretera Central del Valle" y del puente "Carlos Holguín", que convirtieron al Paso del Comercio en un sitio marginal.

Con el tiempo en Puerto Mallarino se formó un importante mercado de balsas al que llegaban productos, principalmente del sur del Valle. Lo más importante fue que estos puertos, quedaban alejados de la ciudad y fueron unidos a ella mediante el establecimiento de una empresa de coches, que posteriormente fue reemplazada por un tranvía.

La navegación a vapor en la economía vallecaucana

Para tratar de superar la crisis económica en que quedó sumido el país después de la "Guerra de los Mil Días", el gobierno nacional desarrolló a partir de 1905, una política de estímulo a los medios de comunicación. Para ello continuó con la política de construcción de caminos, pero puso especial énfasis en subvencionar la navegación a vapor por los ríos, concediendo 200 pesos oro por cada viaje que los buques de vapor hicieran por el Atrato y el San Juan y dando mensualmente 800 pesos oro para la navegación en el Cauca entre La Virginia, en el recién creado Departamento de Caldas y Puerto Simmonds, en Cali, más 200 pesos oro si las rutas se extendían hasta Gelima (La Balsa), en el actual Departamento del Cauca. Gracias a esto, la “Compañía de Navegación a vapor por el Cauca” que venía funcionando con un vapor, pudo firmar un contrato con el gobierno nacional mediante el cual obtenía una subvención de 1.000 pesos oro (100.000 pesos papel moneda) para navegar entre los puertos de La Virginia y Gelima, que podía ser duplicada si la empresa aumentaba a dos los vapores. Esta compañía había sido fundada en 1904 con un capital de \$180.000 dividido en 36 acciones, con los que dio en servicio el vapor “Sucre” de 60 toneladas.²⁰

Sin exagerar se puede afirmar que esto se constituía en el primer apoyo real del Estado colombiano a la navegación a vapor, pues hasta el momento y dadas las precarias condiciones del erario público, la introducción de los vapores se había efectuado por cuenta de empresarios

²⁰ Eder, ob. cit., p.403.

particulares. Este compromiso estatal, unido al auge de las exportaciones cafeteras que salían de la zona del Quindío, hicieron que la navegación a vapor se volviera una empresa rentable y por lo tanto atractiva para los inversionistas. Debido a ello la “Compañía de Navegación del río Cauca” aumentó sus vapores de tal modo que hacia 1910 tenía navegando 3 vapores de 59 toneladas. Además se constituyeron otras 6 empresas de navegación que en total tenían una flota de 15 buques para el transporte de pasajeros y carga.

La llegada del ferrocarril a Cali en 1915 impulsó la navegación a vapor, pues los productores de la zona cafetera tuvieron una vía más expedita para exportar su café e importar mercancías extranjeras, gracias a lo cual surgieron otras compañías fluviales que convirtieron al río Cauca en la más importante vía de transporte del Occidente colombiano, complemento necesario del ferrocarril. Su importancia resalta si se tiene en cuenta la variedad de mercancías transportadas que Luis Valdivia resumió en el cuadro siguiente:

MOVIMIENTO DE CARGA POR EL VAPOR CAUCA		
8 MARZO A 8 SEPTIEMBRE 1893		
	BAJADA Nº BULTOS	SUBIDA Nº BULTOS
Cacao	3.157	3
Tabaco	1.530	42
Azúcar	10	
Panela	4	539
Café	3	943
Sal	1.037	70
Mercancías	984	867
Viveres	587	584
Anís	423	1
Licores	57	141
Drogas	23	12
Cera	2	36
Yeso	3	14
Vela	6	3
Cal	8	
Cueros	79	61
Costales	35	17
Petacas	2	
Forja		
Equipajes	207	150
Encomienda	23	10
Pana(?)	10	
Muebles	16	10

Sillas	7	
Ollas	3	
Herramientas		2
Alambre	10	1
Barriles	4	40
Caucho		1
Carbón	4	
Filtros	3	
Piedras de moler	2	
Máquinas	5	
Fondos	4	17
Botellas	4	
Art. Telegráficos	1	
Campana	1	
Cajón	1	
Jerisones		12
Baquetas		9
Pólvora		9
Trapiche		6
Carretas		4
Madera		367
Encerados		7
Paja		8
Cocos		4
Enjalmas		3
Pasto		1
Ñame		1
Preses	8	
Vestuario		38
Sacatín (?)	3	
Total bultos	8.267	4.033
Número de Pasajeros	384	372

FUENTE: Luis Valdivia: *El desarrollo económico del Valle del cauca. 1850-1950*, Cali, Universidad del Valle, 1994.

Como se puede ver, los vapores transportaban mercancías muy diversas, pero lo más importante es que infundieron dinamismo no sólo a la economía cafetera, sino también a la producción agropecuaria del Valle, que consolidó como suyos los mercados de la zona de colonización quindiana, en una actividad económica que atrajo capitales de regiones cercanas, principalmente de Caldas y del Quindío, con los que se establecieron varias compañías fluviales como las que se citan a continuación:

COMPAÑIAS DE NAVEGACION POR EL RIO CAUCA, DESDE 1918

COMPAÑIAS PROPIETARIAS	BUQUES	TONELAJE	CARGA
<i>Compañía navegación</i>	<i>de</i> Ricaurte	59	Pasajeros y carga
	Cabal (1)	59	Pasajeros y carga 20 camarotes
<i>Pinzón y Compañía</i>	Sucre	59	Pasajeros y carga
	Cali	75	Pasajeros y carga
	Ceilán	75	Pasajeros y carga
	Danubio	70	Pasajeros y carga
	Manizales	80	Pasajeros y carga
	Palmira	110	Pasajeros y carga
	Santander	46	Ganado
<i>Naviera del Cauca (2)</i>	San Julián	33	Pasajeros y carga
	Mercedes	200 (4)	Pasajeros y cargo 30 camarotes
<i>A. Vallejo González</i>	Armenia	80	Pasajeros y carga
	Calarcá	50	Pasajeros y carga
<i>A. Garcés P. y Cía Compañía Marina</i>	Pereira	60	Pasajeros y carga
	Valle	32	Pasajeros y carga
Totales: Compañías 6	Buques (3)	1.088	Vapores y carga pasajeros: 15 Vapor carga: 1

(1) Naufragó frente a Guacarí en diciembre de 1924

(2) Esta compañía era propiedad de la empresa comercial Estrada Hermanos fundada en 1921, propietarios también de la nave marina "Uribe" de 35.000 toneladas con base en Buenaventura.

(3) En la fuente consultada se mencionan otros buques como "Risaralda" y "Girardot", pero cuyas características se desconocen.

(4) Tonelaje máximo que podía tener un vapor.

FUENTE: Eduardo López: *Almanaque de los hechos colombianos*, Cali, Editorial América, 1929.

En 1829 la navegación a vapor estaba consolidada, pues la "Compañía de Navegación del Río Cauca" contaba con los vapores "Cabal", "Ricaurte" y el "Sucre", de 59 toneladas cada uno. La "Empresa de Vapores Pinzón y Compañía", con el Cali de 75 toneladas, el "Ceilán" y el "Danubio" de 70, el "Manizales de 80, el "Palmira" de 110, el "Santander" de 46 y el "San Julián" de 33. La "Naviera del Cauca", con el "Mercedes" de 200 toneladas. Don Alfonso Vallejo G. con el "Armenia" de 80 toneladas y con el "Calarcá" de 50. "Garcés Patiño y Cia." con el "Pereira" de 69 toneladas y la "Compañía Marina del Río Cauca" con "El Valle" de 32 toneladas.

Aunque no contamos con información suficiente para medir la importancia real de la navegación para la economía vallecaucana, si tenemos algunas cifras que nos permiten formarnos alguna idea al respecto. Por ejemplo, entre 1920 y 1926 este medio de transporte movilizó 3.678.793 bultos con un peso de 244.824.206 kilos, y durante esos años viajaron por él 43.869 pasajeros en primera clase y 57.672 en segunda para un total de 101.541. Todo esto produjo ingresos de \$430.108 con 42 centavos. En el mismo período se movilizaron 2.053.667 bultos de café procedente del Departamento de Caldas.

El crecimiento de la navegación por el río empezó a declinar a partir de 1923, cuando el Ferrocarril del Pacífico llegó a Cartago, lo que ofreció la posibilidad de sacar los productos en forma directa hasta Buenaventura, a más bajos costos y sin los demorados transbordos. Esto marcó el inicio de la crisis de los vapores, los que aún se mantuvieron hasta poco después de 1930, cuando la Carretera Central del Valle unió las diferentes ciudades del Departamento, iniciando también la caída de las actividades ferroviarias y consolidando el surgimiento del transporte por carretera.

Recibido: 8/5/2004

Aprobado: 15/6/2004