Capítulo 4

Puerto de mar y tierra. Dos momentos de la historia de Orocué a partir del establecimiento de la Fuerza Naval de Oriente, 1850-1968

Introducción

En la profunda llanura del oriente de Colombia, con vistas al curso del río Meta, se encuentra el municipio de Orocué. Los caminos que partían desde Villavicencio, en el piedemonte cordillerano, o de ciudad Bolívar, en el Orinoco, tenían presente el puerto del descanso. Por mar, se introducían productos desde Europa y otras latitudes que remontaban el Orinoco y luego el Meta para llegar antes que aquellos que enviaban desde ciudades como Santafé de Bogotá; desde el Vichada y de las sabanas de Arauca y Venezuela. Se trata entonces de un puerto seco en las llanuras y de un puerto fluvial de las principales arterias marítimas del oriente del territorio colombiano.

La historiografía ha considerado que el arribo de la Armada Nacional se debió al periodo de la Violencia en Colombia. Muy seguramente fue un detonante, pero vale la pena pensar, en términos estratégicos, la ubicación del puerto, los problemas limítrofes de Colombia y Venezuela, y la ocupación de las arterias de comunicación marítimas para tener una idea más completa del por qué construir una base naval en Orocué. Se pueden también distinguir dos periodos fundamentales del establecimiento y la permanencia del municipio. El primero tiene que ver con la búsqueda

por establecer una economía internacional a partir del uso de la tierra y de la explotación de la población local y la introducción de colonos. Se trata de un periodo que se asemejaba a los antiguos mitos del Dorado, pues buena parte de estos proyectos sobre navegación y explotación del territorio no se llevaron a cabo o, por lo menos, no tuvieron el impacto que se esperaba. El segundo, menos explorado, es la llegada de las Fuerzas Armadas, pues, contrario a lo que se suele considerar, más que para explotar o "acosar" a la población, con su arribo buscaron intervenir en los conflictos locales que estaban sucediendo a mediados del siglo XX.

Mientras en un primer momento el desarrollo debía obedecer a un comercio extractivo, donde prevalecía el colono sobre el indígena; durante la instauración de la Armada, el establecimiento de Orocué se garantizó a partir de las paces logradas con las guerrillas de los llanos y de una relación más cercana con la población. Por lo tanto, es necesario ver la historia del establecimiento de la Armada no solo desde la perspectiva de la violencia en Colombia, sino también desde la larga historia en el tiempo de la fundación y consolidación de dicho municipio en una frontera y ruta fluvial tan fundamental como la del Meta-Orinoco.

Mito, navegación y comercio

Resulta paradójico que el territorio que se extiende desde el piedemonte de la cordillera Oriental hasta el río Orinoco, surcado por ríos de gran caudal, con una pendiente que no supera los 100 metros y una altura sobre el nivel del mar en promedio de 200 metros, haya sido considerado a lo largo de la historia como incomunicado, despoblado y salvaje. Esto porque hasta, por lo menos, mediados del siglo XIX cuando se introdujeron los viajes motorizados, la manera más eficaz, rápida y barata para viajar era por agua[195]. Buena parte de los caminos de las cordilleras americanas eran transitadas por cargueros, pues algunas rutas ni siquiera eran aptas para el tráfico de bestias mulares y caballares[196].

No cabe duda de que, a pesar de las dificultades, había una comunicación constante y un comercio floreciente en la parte andina con respecto a las tierras bajas, estas últimas consideradas inhabitables por su clima y sus gentes. Pero era el mar y los ríos las rutas más importantes para mover todo tipo de mercancías y

[195] John K. Thornthon, *A cultural history of the Atlantic World, 1250-1820* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 7.

[196] *Cf.* Alexander Betancourt y Sebastián Martínez, *La montaña del Quindío* (Pereira: Universidad Tecnológica del Quindío, 2021), 95-115.

de personas, situación que exacerbó los conflictos por la jurisdicción y el control de los ríos y los puertos que comunicaban la *tierra adentro* con los océanos. Por esta razón, los procesos de poblamiento en Colombia se concentraron en los valles y las sabanas que lograron consolidar las rutas de salida a los ríos y al mar: el Magdalena, el Atrato, el Caquetá, el Amazonas, el Meta y el Orinoco. En estos ríos, que fueron la ruta de entrada de los conquistadores en el siglo XVI, en las centurias siguientes se procuró que fueran la ruta de salida y de conexión con el mundo.

La dependencia de las rutas fluviales mantuvo los territorios de los llanos bajo un horizonte de inmensidad, como un mar verde que se extendía hasta donde la mirada podía observar. Así lo consideró Agustín Codazzi al indicar que "estas sabanas se pierden de vista por su extensión, y, de distancia en distancia, se asoman como islas en medio de un mar de hierba"[197]. Más de la mitad de Colombia la conforman las vastas llanuras del oriente de los Andes[198]. Dicha inmensidad dificultó el poblamiento y la representación sobre el territorio, pues siempre se consideraron lugares despoblados, en especial cuando se les comparó con el poblamiento andino. A pesar de esto, cada que se lograba establecer una ruta en los Andes, el piedemonte, la llanura y la selva se consideró una ruta para el progreso de la Nación.

Millares de soldados, misioneros, viajeros y empresarios han fallecido en su intento por cruzar o poblar esta inmensidad. Los viajeros, a pesar de su exotismo, los funcionarios de los Estados colombiano, venezolano y brasileño no dejaron nunca perder el interés en el territorio. De manera paradójica, la riqueza, las posibilidades de poblamiento y el desarrollo del país, o de una región en particular, siempre estuvo acompañado de una visión negativa sobre el territorio. En efecto, era pertiente demostrar la necesidad de centralizar los llanos con respecto a las regiones interiores; era oportuno que hubiera un nuevo proyecto de poblamiento, debido a que los indígenas, que predominantemente se asentaban en la región, no tenían las capacidades ni el interés en conectarse con un comercio y una sociedad "civilizada". Aunque es ya un lugar común insistir en la idea de "civilización y barbarie", esta sigue explicando que subsistieran ambas concepciones sobre un mismo territorio y, por lo tanto, el uso de una u otra formaba parte de una trama conveniente para incorporar o ganar autonomía en un determinado periodo y territorio.

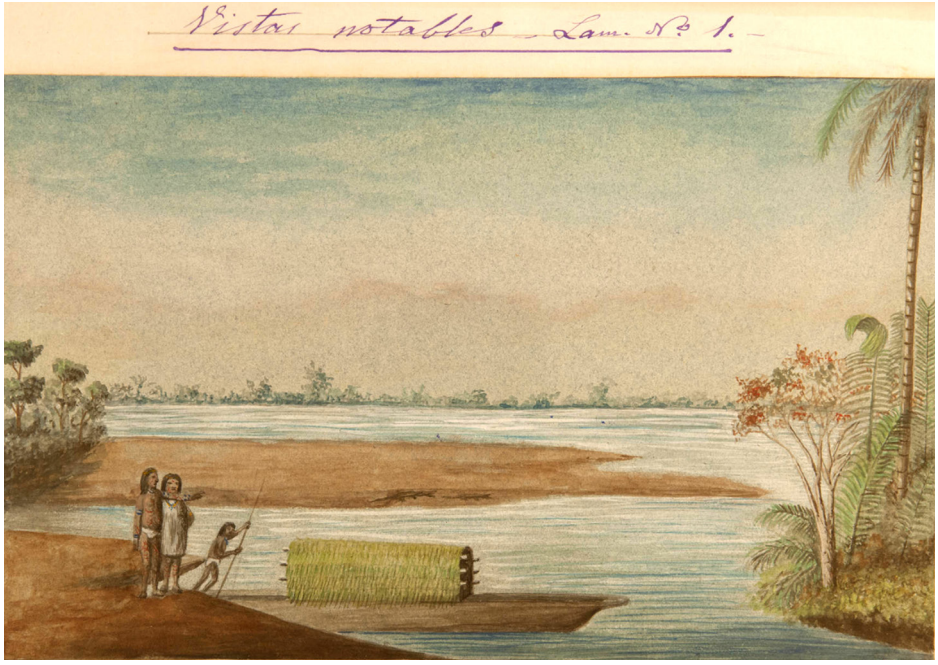
---

197 Agustín Codazzi, "Descripción de la provincia de Casanare" [1876], en *Geografía física y política de la Confederación Granadina: Estado de Boyacá; Territorio de Casanare; Obra dirigida por el General Agustín Codazzi* (Bogotá: Fundación Gaia y Fundación Puerto Rastrojo, 2000), 73.

198 Ernesto Guhl, *Colombia: bosquejo de su geografía tropical,* tomo 2 (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976), 205.

Por más que se insistiera en que el poblamiento del llano era una tarea infructuosa, o que la navegación de sus ríos representaba la muerte o el fracaso de cualquier misión, el poblamiento de los llanos se remonta al temprano siglo XVI, cuando desde Coro, Trujillo, Cobagua, Santafé de Bogotá, Tunja, entras otras ciudades, empezaron a hacer constantes incursiones[199]. Las ciudades se cuentan por decenas, y aunque siempre quedaran en el papel, fueron parte fundamental de un proceso de territorialización y reconocimiento del territorio. Luego, los misioneros siguieron la tierra adentro por rutas, especialmente fluviales, que los llevaron a fundar misiones y haciendas que le dieron un nuevo aliento a la ocupación e incorporación de las vastas llanuras[200].

Imagen 12. *Playa del río Meta en Orocué, 1857.*



Fuente: *"Playa del río Meta en Orocué" [1857], en Manuel María Paz, Vista del río Meta* desde Orocué, Colección Permanente de Artes Plásticas de la Biblioteca Luis Ángel Arango *del Banco de la República.* (Colombia, 1857). https://www.banrepcultural.org/impresiones-de-un viaje/index.php?r=laminas%2Fview&id=404

199 Estudios recientes aún hacen énfasis en que el poblamiento del llano inició con las misiones jesuitas en el Orinoco en 1661. Margarita Serje y Erna Von Der Walde, Introducción a *La vorágine: Una edición cosmográfica* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2024), XVIII. Sobre las misiones jesuitas, véase: Juan de Rivero, S. J., *Historia de las misiones de los llanos de Casanare y los ríos Orinoco y Meta* (Bogotá: Imp. de Silvestre, 1883).

200 Jane M. Rausch, *Una frontera de la sabana tropical: Los llanos de Colombia, 1531-1831* (Bogotá: Banco de la República, 1994).

A pesar de que desde el siglo XVI la vegetación selvática comenzó a cambiar por sabanas de pastizales y albergar una gran cantidad de ganado, en el siglo XIX los territorios del Casanare y San Martín, divididos por el curso del río Meta, fueron entendidos como una gran red de comunicación con el Atlántico. Esta última representación del territorio convirtió al "poblador originario en 'invasor' y, al invasor en una agente del 'progreso' "[201]. Las ansias de los mitos de riquezas que escondían estas regiones, las cuales requerían mayor esfuerzo en su "civilización", llevaron a que se entrelazaran con la realidad y los discursos calamitosos, mitos de riqueza, de prosperidad y libertad que siempre mantuvo presente la región en la mente de los hombres.

El mito siguió siendo parte de las anécdotas que trataban de paliar las horas de trabajo y de camino para quienes se aventuraban en el territorio. Por ejemplo, Joaquín Díaz Escobar, uno de los colonizadores del Llano y quien se atribuyó la fundación de Orocué, anotó en su *Bosquejo estadístico de la región oriental de Colombia, y medios económicos para su conquista, sometimiento y desarrollo industrial y político,* publicado en 1879, más de una decena de consideraciones para poder sobrevivir y poblar el llano: la primera, en efecto, era "la inmensa extensión y rara fisionomía del área de estos territorios"; "lo agreste y repulsivo de aquel suelo"; "la insalubridad de aquellas regiones", todos calificativos que ponía a los colonizadores como prohombres al servicio de la "patria" o como "un humilde obrero del progreso", como se calificó el autor[202]. Sin embargo, a medida que desarrolla su propuesta y narración sobre la región, estas aseveraciones contrastan con las palabras que usa constantemente de "Edén" o "Paraíso"[203].

Para 1856, el camino para dirigirse a los llanos iba por la cordillera, siempre buscando un río que permitiera la navegación en canoa hasta el Meta, que en sus 1200 kilómetros de recorrido recoge todas las aguas "de una hoya triangular de 90 000 kilómetros provenientes de la cordillera Oriental, entre los cerros nevados de Sumapaz y Chita"[204]. Lo conforman las desembocaduras de los ríos Humadea, Negro y Upía, gracias a los cuales alcanza en unos pocos kilómetros

201 Serje y Von Der Walde, Introducción a *La vorágine,* XVIII.

202 Joaquín Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico de la región oriental de Colombia, y medios económicos para su conquista, sometimiento y desarrollo industrial y político* (Bogotá: Imprenta de Zalamea, 1879), V

203 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 4. Estos contrastes de lo indómito y lo fragoso de la región con respecto a su proyección económica se puede seguir en: Lina Marcela González Gómez, *"Un edén para Colombia al otro lado de la civilización: Los llanos de San Martín o territorio del Meta, 1870-1930",* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015).

204 F. J. Vergara y Velasco, *Nueva geografía de Colombia escrita por regiones naturales,* tomo 1 (Bogotá: Imprenta de Vapor, 1901), 382.

un ancho de 400 metros y una profundad de 3 metros, "de manera que cuando frente á Villavicencio se junta con el Negro, ya tiene caudal suficiente para soportar barcos"[205]. Al despuntar el siglo XX, la comunicación entre las rutas terrestres y fluviales había generado un incipiente comercio entre los llanos y la cordillera. Dice Miguel Triana, mientras transitaba el camino de Bogotá a Villavicencio en 1913, que "partidas de mulas cargadas de frutas, tomates y huevos, cuidadosamente empacados, plátanos, yuca y panela, que vienen a los mercados de Bogotá, estorban frecuentemente el paso"[206].

Desde el siglo XIX se consideraba que el recorrido más largo de Colombia en barco era el que se realizaba por el Meta. Iniciaba en la región central del territorio de San Martín y recorría todo el Casanare. Al respecto, Díaz Escobar anotaba en 1879 que "los vientos y el hecho de que se dirige de occidente a oriente en una línea recta, con apenas algunas desviaciones, hace muy cómoda su navegación. Con esto, la navegación continua se realizaba en ocho meses"[207]. Los cálculos de profundidad de 10 a 15 pies y la duración de la ruta comenzaron a tomarse con los proyectos de navegación empírica que iniciaron a mediados del siglo XIX, como el trayecto que hizo el buque *Barinas* desde el Orinoco hasta Cabuyaro en 1857.

Mientras en Colombia ni siquiera se sabía con certeza cuál debía ser el puerto principal del Meta, en Venezuela se tenía un rosario de pueblos que acompañaban el curso del Orinoco hasta el Atlántico, de manera que este afluente tenía una gran centralidad en la proyección de la región. Muy seguramente, a medida que los venezolanos buscaron incorporar los ríos de Colombia y de Brasil en su comercio con miras al Atlántico, el gobierno colombiano comenzó a enviar ingenieros y viajeros-comerciantes que reclamaran la presencia del Estado en los Llanos Orientales. No debe extrañar, entonces, que Díaz Escobar se refiriera al río Meta como una ruta apacible en una "línea de doscientas cuarenta millas, desde dicho puerto hasta el Orinoco: este presenta allí su majestuoso curso hasta el Atlántico, sobre una línea de 439 millas de 60 al grado"[208].

Sabía también muy bien que después de salir de Colombia, el viajero encontraba doce pueblos venezolanos denominados Urbana, Cabruta, Caícara, Santa Cruz, Moitaco, Las Bonitas, Bocas del Pao, Soledad, Borbon, Ciudad Bolívar, Puerto de Táblas y Barrancas. Los buques incluso se aventuraban en las noches a recorrer

---

205 Vergara y Velasco, *Nueva geografía de Colombia,* tomo 1, 382.

206 Miguel Triana, *Al Meta* (Bogotá: Casa Editorial de El Liberal, 1913), 17.

207 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 8

208 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 8

el río, siendo que "esa navegación desde su estuario hasta la boca del Meta es verdaderamente *fluvio-atlántica*[209].

En cuanto al Alto Orinoco, había puertos que comunicaban con el río Negro y con el Casiquiare hasta el Amazonas[210]. Brasil, Perú y Venezuela se adelantaron en sus relaciones diplomáticas para establecer límites precisos. Colombia apenas fue informada sobre las decisiones que se tomaron sobre cuáles eran los mojones que definían las naciones al oriente. El resultado fue la pérdida de un lugar estratégico y comercial que unía la Orinoquia con la Amazonia y a Venezuela, Brasil y Perú con Colombia. En 1897, Santiago Pérez Triana anotaba de su viaje por el Orinoco que, ante las preguntas inquisitivas y la negativa con las misiones eclesiásticas por parte de los venezolanos, sus compañeros decidieron informar que eran una comisión geográfica del gobierno colombiano "enviados con el objeto de estudiar las tierras que en virtud del Laudo pronunciado por España, deberían pertenecer definitivamente á Colombia"[211].

Estas fuerzas externas, decisiones diplomáticas en las cuales Colombia apenas fue tenido en cuenta o recibió un papel secundario, fortalecieron el sentimiento nacional y más aún la necesidad de crear fuerzas armadas que defendieran la soberanía en mar y tierra[212]. Sin embargo, como veremos, tendría que exacerbarse la guerra y la separación de territorios importantes, como Panamá, para que se empezaran a tomar decisiones sobre el establecimiento de una Armada Naval. Por el momento, el interés en las arterias de Colombia apenas se planteaba en términos económicos y de comunicación.

A partir del río Casanare, en el siglo XIX, se esperaba que algunas poblaciones sirvieran y estuvieran en función de la ruta del Meta. Las poblaciones inmediatas eran Tame, Acero, Muneque y Sácama. Desde la cordillera, los caminos debían llegar hasta los puertos del río, comunicando así con Boyacá, por Chita, desde donde se transportaba café y cueros de res al pelo[213]. Otra ruta era por el río Pauto "hasta el puerto de las 'naranjitas' a cuatro leguas de Pore". Desde allí y el distrito (Moreno, Támara, Ten, Manare y Chire) también se transportaba cuero y café. Luego estaba

209 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 8

210 Santiago Pérez Triana, *De Bogotá al Atlántico* (Bogotá: Biblioteca V Centenario Colcultura, 1992), cap. XXIV, 243.

211 Pérez Triana, *De Bogotá al Atlántico,* cap. XIV, 125.

212 La definición de límites entre Brasil y Perú en 1851 no tuvo en cuenta la participación de Colombia. Dos años después, Tomás Cipriano de Mosquera tuvo noticias al respecto y con ello iniciaron algunos acercamientos diplomáticos. Francisco Andrade Suescún, "Demarcación de las fronteras de Colombia", en *Historia Extensa de Colombia,* vol. 19, tomo 12 (Bogotá: Ediciones Lerner, 1965), 214.

213 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 9.

el río Tocaria, con el puerto de San Antonio, que conectaba la ruta fluvial con la terrestre hasta el piedemonte de la cordillera Oriental, ya que desde Nunchía —en la década de 1870 capital del Casanare— se transportaba "dulce y café".

Desde el río Cravo, el puerto de "Neiva" enlazaba los llanos con el centro de Boyacá siguiendo la ruta de Labranzagrande, desde donde se transportaba cuero y cereales. La ruta del río Cusiana, con puerto en la pradera de Iquía, era el punto de llegada de dos caminos que venían de la cordillera, por "Pajarito y Chámeza" al igual que de Tauramena y Zapatosa, desde donde se transportaba cuero y café. Desde el río Upía se enlazaba el camino con el río conectando a Tunja, Tenza y Pesca por Miraflores, la Fragua y San Pedro, todos transportando cueros y café. El puerto Limones y Naguaya, ubicado en la confluencia del río Umea con el Meta, estaba a dos leguas y media de Medina, población ubicada en el territorio de San Martín. Al igual que en los casos ya citados, desde allí se transportaban cueros y café. También se encontraba una hullera donde los buques se podían abastecer de carbón. Villavicencio, la puerta de entrada a los llanos desde la cordillera Oriental también contaba con puertos que quedaban a tres leguas del Cabuyaro, como lo eran los de los ríos Guatiquía y Negro. La llegada de las mercancías era hasta la boca del Pachaquiaro. En esta población, distintos viajeros admiraron la industria y crecimiento que estaba teniendo, en especial, a partir del cultivo del café, y por su conexión vía Cáqueza, por Bogotá[214].

Otros ríos importantes que permitían navegación eran el Manacacías, el Cabiona y el Caribes. Sin embargo, en estos puertos y poblaciones mencionados también se encontraron obstáculos para la navegación y el tránsito de mercancías. En efecto, el viaje hasta los llanos podía cobrar la vida de animales y transeúntes. La permanencia en el territorio empezaba con enfermedades, picaduras y un proceso de adaptación lento que también menguaba los esfuerzos y las ganas de permanecer en la región. Del exotismo de los viajes a la literatura, la imagen negativa que exaltaba el nivel de aventura y de esfuerzo reformaron la idea de una frontera abierta[215]. En las temporadas de verano, es decir, enero, febrero y marzo, se podían reconocer tres "bajos arrecifes compactos", denominados "Parure", "Trapiche" y "Macollaguadua"[216]. Con esto, desde la desembocadura en el Orinoco hasta el puerto de Cabuyaro, un buque velero podía recorrer el río Meta en diez días, mientras que un buque de vapor hacía este mismo trayecto en cuatro días,

[214] Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 10.

[215] Jane M. Raush, ""Vaqueros Románticos", "Tierra del Futuro" o "Devoradora de Hombres": la frontera de los Llanos en la formación del nacionalismo colombiano", *Historia y Sociedad,* n.º 14 (2008): 23-44.

[216] Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 9.

gracias a que, a diferencia del río Magdalena, la inclinación del plano y la apacibilidad de sus aguas facilitaban la navegación.

Los buques que navegaron el río Meta fueron los siguientes: en noviembre, mes de verano, de 1856, lo exploró por primera vez el vapor *Meta* comandado por el capitán Martín, quien hizo el recorrido desde la desembocadura hasta el río Cravo, 33 millas arriba del puerto de Orocué, o 51 millas abajo del de Cabuyaro. Lamentablemente, esta expedición fracasó cuando el capitán trató de adentrarse en el río Cravo, situación que llevó a que pereciera el dicho buque[217]. Luego fue el vapor *Barinas,* el cual partió de Ciudad Bolívar con el capitán Treviranus al mando, una embarcación de mayor calado y que realizó varias exploraciones por el río, en una de las cuales iba nuestro testigo Joaquín Díaz. En esa ocasión anotó que, en 46 horas, durante el mes de diciembre, es decir, verano, hicieron el recorrido sin mayor contratiempo.

Aunque se solicitó permiso al gobierno colombiano para la navegación de esta ruta, el presidente de la República no aceptó el trato con los norteamericanos[218]. Se trataba de la Compañía de Vapores del Orinoco, quienes insistieron en el permiso de navegación y mandaron en dos ocasiones más el dicho vapor, el cual llegó hasta el puerto de Orocué, con lo cual la ruta quedó establecida de hecho mientras se adelantaba la documentación pertinente. Con este tipo de proyectos extranjeros, los empresarios y los académicos no dejaron de advertir en las últimas décadas del siglo XIX sobre la necesidad de controlar la riqueza de la región por medio de la navegación.

El asunto competía al gobierno general y a cinco Estados, la mayoría ubicados en la cordillera Oriental, los cuales debían impulsar, en especial, la navegación a vapor y vela. La barbarie y la precariedad de la navegación en piraguas, falcas, bongos y canoas había alejado al gobierno de invertir en nuevas tecnologías de navegación. La situación se resumía en la pregunta que dejaba abierta Joaquín Díaz Escobar para impulsar la navegación por el río Meta: "¿Será que estamos esperando á que avancen el Brasil y Venezuela sobre aquellos territorios, exponiéndonos así á una peor inteligencia y a un seguro conflicto?"[219].

---

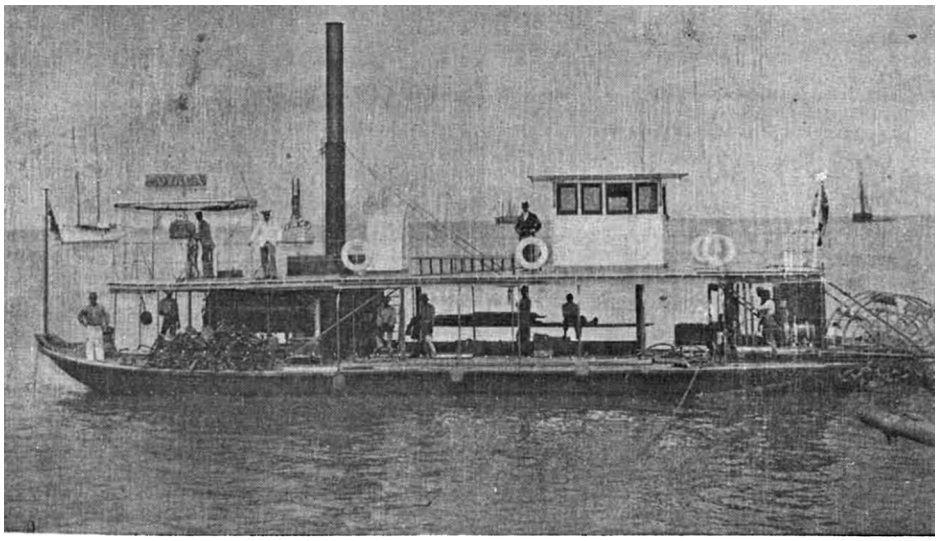
217 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 13. Modesto Garcés, quien recorrió el territorio en 1890, unas décadas después que Díaz Escobar, recuerda: "Antes de llegar al Arrastradero remontamos durante algunas leguas el río Cravo, hasta San Pablo, hacienda valiosa de los señores Reyes. En la desembocadura del Cravo vimos los restos de un vapor echado á pique por el choque contra un tronco, á causa de haber querido su capitán forzar, sin práctico, la barra del río. Los que conocieron el vapor aseguran que era grande y que efectuó varios viajes", Modesto Garcés, *Un viaje a Venezuela* (Bogotá: Librería Colombiana de Camacho Roldán & Tamayo, 1890), 34.

218 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 13.

219 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 14

En efecto, en septiembre de 1898 salió un artículo en la *Revista Ilustrada* titulado "La navegación del río Pauto", escrito por Eliseo Medina en Támara. La noticia daba cuenta de las dificultades que venía teniendo la navegación a vapor por los impedimentos del gobierno, o como se indica en la publicación, "por sucesos independientes de nuestra voluntad"[220]. Pese a esto, desde 1896 dos lanchas a vapor navegaban los ríos Meta, Casanare, Pauto, Cravo y, al parecer, otros afluentes. El lugar central de tal actividad era Orocué, donde se asentó el empresario Ramón Real. Dueño de hatos y con buenas relaciones comerciales con los puertos del Orinoco en Venezuela, de donde era oriundo, buscaba que el gobierno colombiano cediera a sus intereses. Por esta razón mandó construir un vapor a la casa constructora Yarrow & Ca. Una vez en Colombia y dándolo a conocer por medio de la dicha publicación, inició la exploración del río hasta el puerto de La Plata a 32 leguas de Sogamoso por la vía de Nunchía. El interés en que el gobierno aceptara la propuesta de navegación por parte de un extranjero se dejaba notar en el título que se le dio a la embarcación: Boyacá (figura 2).

Imagen 13. *Embarcación a vapor de Ramón Leal en la expedición del río Pauto.*



EL VAPOR BOYACÁ QUE ACTUALMENTE NAVEGA EN EL RÍO PAUTO

Fuente: Eliseo Medina, "La navegación del río Pauto", *Revista Ilustrada: Crónica, Ciencias, Artes, Literatura, Historia* 1, n.º 3 (septiembre 25 de 1898).

220 Eliseo Medina, "La navegación del río Pauto", *Revista Ilustrada: Crónica, Ciencias, Artes, Literatura, Historia* 1, n.º 3 (septiembre 25 de 1898): 67.

Se trata, entonces, de una historia compleja, plagada de fracasos, de intermitencia y de violencia, como la de todo territorio fronterizo. No se trata de una situación única, el poblamiento, la movilidad y la guerra siempre le dieron esos tintes a cualquier territorio que buscara incorporarse a un proceso de expansión civilizatorio. Evidentemente, las particularidades de los llanos en su geografía, en especial, su extensión, hicieron que las ciudades compuestas de empalizadas y palma fueran apenas perceptibles y duraderas en un territorio que hasta bien entrado el siglo XIX se consideraba como malsano y poco apropiado para la existencia humana. Era lo que se consideraba de todas las tierras calientes[221].

El puerto de los que van y vienen

En 1857, Agustín Codazzi y Manuel María Paz plasmaron muy bien el papel que desempeñaban los puertos en un río que surcaba lo inconmensurable. Eran los lugares de llegada y de partida, el lugar de aprovisionamiento para quienes apenas empezaban el camino hasta lo más profundo de la Orinoquia, Venezuela o el Atlántico. Incluso se ha considerado que el nombre que se tomó de la palabra guahiba para Orocué hacía referencia a un lugar de descanso. Antes que los españoles y los colombianos del interior, las comunidades indígenas tenían asentamiento o buscaban el puerto de Orocué. Por esta razón, las misiones tuvieron que irse acercando al curso del río, pues el río Meta era el punto para salir y entrar del territorio.

Los científicos e ingenieros, como se puede apreciar en la figura 1, no tuvieron que indagar demasiado para darse cuenta de que históricamente se había instituido un puerto cómodo y versátil para la comunicación *aguas abajo y aguas arriba.* Joaquín Díaz Escobar, por ejemplo, recordaba que desde el asentamiento de Orocué, las tribus Sáliva y Vichada comerciaban constantemente entre el Orinoco y el Meta. En especial, informó que Bautista Chamarrobí —indígena sáliva— era "un carro manual para transportar efectos entre el Meta y Vichada". Las canoas, falcas y bongos que hacen los indios en el Vichada, por arrastre, en pocas horas, les traen al Meta[222].

221 Medardo Rivas, *Los trabajadores de la Tierra Caliente* (Bogotá: Impr. Banco Popular, 1972).

222 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico*, 9.

La población de Casanare y San Martín se calculaba en 1879 en 45 000 habitantes ente indígenas y población mestiza. La población de la primera estaba distribuida en 26 localidades denominadas "El Viento, Arauca, Arauquita, Tame, Acero, Sácama, Muneque, Chire, Manare, Ten, Moreno, Pore, La Trinidad, Támara, Nunchía, Orocué, Sebastopol, Maní, Tauramena y San Pedro, todo correspondiente al territorio del Casanare"[223]. En San Martín, Cabuyaro, Medina, Villavicencio, Jiramena y Arama. Al pertenecer Casanare a la provincia de Tunja, siempre recibió población mestiza e indígena que buscaba nuevas tierras. Pero aunque la migración era constante, otras políticas públicas no llegaban, por lo que se mantuvo como un territorio descuidado[224]. El gobernador José C. Melgarejo se refería a la importancia de la migración a los llanos de la siguiente manera:

> Hace mucho tiempo que todos han convenido en que para que esta provincia se levante del estado de postración en que se encuentra, es necesario promover i fomentar una inmigración, no solo auxiliando a cada familia de inmigrados con cierta cantidad de pesos, sino también proporcionándole terrenos, en los cuales vengan a establecerse, sin que tengan que pagar arrendamiento alguno, por lo menos en un crecido número de años.[225]

El problema de la ausencia de autoridades y políticas públicas también se debía a la idea que persistía sobre la vida en los llanos, donde la topografía, las distancias y las enfermedades podrían ser determinantes. En 1843, por ejemplo, el gobernador de Casanare, José C. Melgarejo, indicaba que, en el cantón de Macuco, donde debía permanecer un juez letrado de circuito: "I atendiendo la Gobernación a que ningún abogado ha querido ir de juez a aquel cantón, i a que la multiplicación de los destinos concejiles no permite que allí haya hombres suficientes a quienes nombrar de jueces"[226]. Ante la falta de funcionarios, el gobierno consideró necesario que se reorganizaran los centros de justicia del cantón, quedando así el de Macuco con los de Nunchía, Chire y Pore. De la propuesta los concejos municipales convinieron en lo necesario de tal agregación, aunque en el gobierno no se dio una respuesta. En Macuco, entonces, no había juzgado de primera instancia por no tener persona

223 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 44.

224 Jane Rausch, *Colombia: el gobierno territorial y la región fronteriza de los Llanos* (Medellín, Universidad de Antioquia, 2003), 301.

225 "Memoria del gobernador de Casanare a la Cámara Provincial en sus sesiones de 1843", Támara, 1843, Biblioteca Nacional de Colombia, *Fondo Pineda,* 733, pieza 12, 356.

226 "Memoria del gobernador de Casanare a la Cámara Provincial en sus sesiones de 1843", Támara, 1843, Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), *Fondo Pineda,* 733, pieza 12, 355.

idónea que lo ejerciera. Con esto, también el gobernador procuró justificar que el cantón de Macuco se fijase de una manera legal en Cafifi, "donde reside de hecho por la necesidad", pues ya se había hecho solicitud al cantón de Pore[227].

La búsqueda de reorganizar la administración de justicia, el poblamiento y las jurisdicciones, con respecto a los proyectos que desde Bogotá se llevaban a cabo, era tan ambivalentes como la política nacional. De provincias a Estados y de estos a departamentos, provincias como la de Casanare gozaban de autonomía un tiempo para luego ser incluidas en jurisdicciones que gozaban de la proyección que ofrecían los territorios recién incorporados, pero con poca presencia de hecho por parte de autoridades que le dieran centralidad en la Nación y en la región. El periodo de mayor autonomía sucedió entre 1831 y 1857, cuando Casanare fue una de las provincias autónomas de la República de la Nueva Granada. Para 1858, cuando Orocué empezaba a tener mayor centralidad en la región, la Confederación Granadina incluyó a Casanare al Estado de Boyacá. Luego fue Territorio Nacional entre 1868-1886 y 1892-1905, pero en ambos momentos los proyectos fracasaron, lo cual demuestra los intereses y la dependencia de los llanos de la cordillera Oriental[228].

Con las políticas de la Unión Republicana, que buscaba frenar las reformas del presidente Rafael Reyes a principios del siglo XX, se buscó volver a la organización de departamentos e intendencias. Con la Ley 65 del 14 de diciembre de 1909, Colombia fue dividida en diez departamentos: Antioquia, Bolívar, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Nariño, Panamá, Santander, Tolima y Boyacá. Las intendencias debían ser administradas como territorios del gobierno nacional, en este caso, San Martín, Casanare, Caquetá, Guajira y Chocó[229]. Pero las ambivalencias no se hicieron esperar y la Intendencia del Meta buscó incluir los municipios de Villavicencio, Orocué y San Martín en 1909. Un año después, en 1910, Casanare, que estaba dividido en las provincias de Nunchía y Arauca, fue de nuevo incorporado a Boyacá[230].

Para la década de 1960, la densidad de población relativa era inferior a un habitante por kilómetro cuadrado y más del 90 % de la población se concentraba en el piedemonte llanero. La extensión de los Llanos Orientales, que comprendía la mayor parte de los departamentos de Boyacá y Meta, la Intendencia de Arauca y la Comisaría del Vichada, tenía el equivalente de unos 250 000 kilómetros

227 "Memoria del gobernador de Casanare a la Cámara Provincial en sus sesiones de 1843", Támara, 1843, Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), *Fondo Pineda*, 733, pieza 12, 355.

228 Rausch, *Colombia: El gobierno territorial,* 304.

229 Rausch, *Colombia: El gobierno territorial,* 27.

230 Rausch, *Colombia: El gobierno territorial,* 27.

cuadrados[231]. En las décadas siguientes, el aumento en la densidad de población no varió en gran medida, de manera que buena parte de los municipios de Casanare eran poblaciones con baja densidad demográfica, a excepción de Orocué y Paz de Ariporo, que alcanzaban un habitante por kilómetro cuadrado[232].

En una de sus impresiones de viaje de 1913, Miguel Triana aseveraba que los ciudadanos solo concebían la autoridad "bajo la forma del sable y el bastón", pues en los llanos apenas era un símbolo intangible y sin brillo[233]. La situación era producto de la ausencia del gobierno y de la falta de un comercio al Atlántico. Para el autor, la esperanza estaba en el municipio de Orocué:

> La ubicación de un gobierno civilizador en el centro de la llanura, en Orocué, por ejemplo, constituiría allí el centro nervioso de una nueva entidad nacional. Sería entonces Orocué, como es hoy Villavicencio, el asiento de una autoridad más eficaz que la simbolizada en el sable: la autoridad del centro social cuya fuerza de cohesión forma el Estado.[234]

Décadas atrás se venía insistiendo en el problema de conexión y gobierno, en especial si se quería seguir teniendo soberanía sobre un territorio en el que Venezuela seguía enviando migrantes, despachados por las dictaduras y otros aspectos de la guerra y la necesidad. Desde los pueblos que lograban permanecer, era necesario organizar proyectos para la colonización. Lo primero fue pensar en las relaciones entre Colombia y Venezuela. La promesa de establecer el comercio fluvial por el Meta-Orinoco por parte de empresarios colombianos estuvo frenada durante décadas por las restricciones que impuso Venezuela. Apenas José Bonnet, un francés nacionalizado en Colombia, pudo mantener una flota comercial, gracias a una pequeña concesión que se le dio después de la firma del Laudo Español de 1891, en el cual se demarcaban los límites entre ambos países. El vapor *Libertador* de don José Bonnet hacía viajes regulares de Ciudad Bolívar a Orocué y Cabuyaro siempre, y en invierno hasta el puerto de Barrigón. Tenía 35 metros de largo y 8 de ancho, que cargaba 100 toneladas[235]. El servicio regular de vapores en

231 Guhl, *Colombia: Bosquejo de su geografía tropical,* tomo 2, 208.

232 Instituto Geográfico Agustín Codazzi, *Casanare: Características geográficas* (Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1999), 100.

233 Triana, *Al Meta,* 38.

234 Triana, *Al Meta,* 38-39.

235 Triana, *Al Meta*, 208.

la ruta Orocué-Ciudad Bolívar apenas duró una década, pues con la toma del poder de Cipriano Castro, en 1899, dio por terminado el acuerdo[236].

Para la década de 1920 el gobierno nacional buscó nuevos acuerdos y la manera de reactivar el comercio por el Meta y el Orinoco, pero ahora era el medio el que imponía las restricciones. En varias ocasiones, los ríos demostraron que durante los veranos había pasos que carecían de profundidad en sus aguas, por lo que las embarcaciones de gran calado terminaron por volverse cada vez más obsoletas. La situación del caudal del río fue empeorando con la tala hecha por los colonizadores en el piedemonte oriental a lo largo del siglo XX[237]. Ingenieros y viajeros coincidían en que era necesario introducir la quema para la agricultura, construir caminos, canalizar ríos y, por supuesto, establecer grandes centros de acopio de mercancías y de administración de justicia[238]. En 1879, Joaquín Díaz Escobar comparaba a Orocué con los pueblos de la cordillera, como el bastión que sacaría a los llanos de su aislamiento:

> ¿Cuál de estos se puede hoy igualar con la posición topográfica del progresista y comercial pueblo de Orocué? ¿Cuál otro pueblo, que no sea éste, podría alegar el mérito de haber alcanzado allí, en 18 años de existencia desde que se le fundó hasta hoy, una importancia que le excede á la de los demás pueblos?[239]

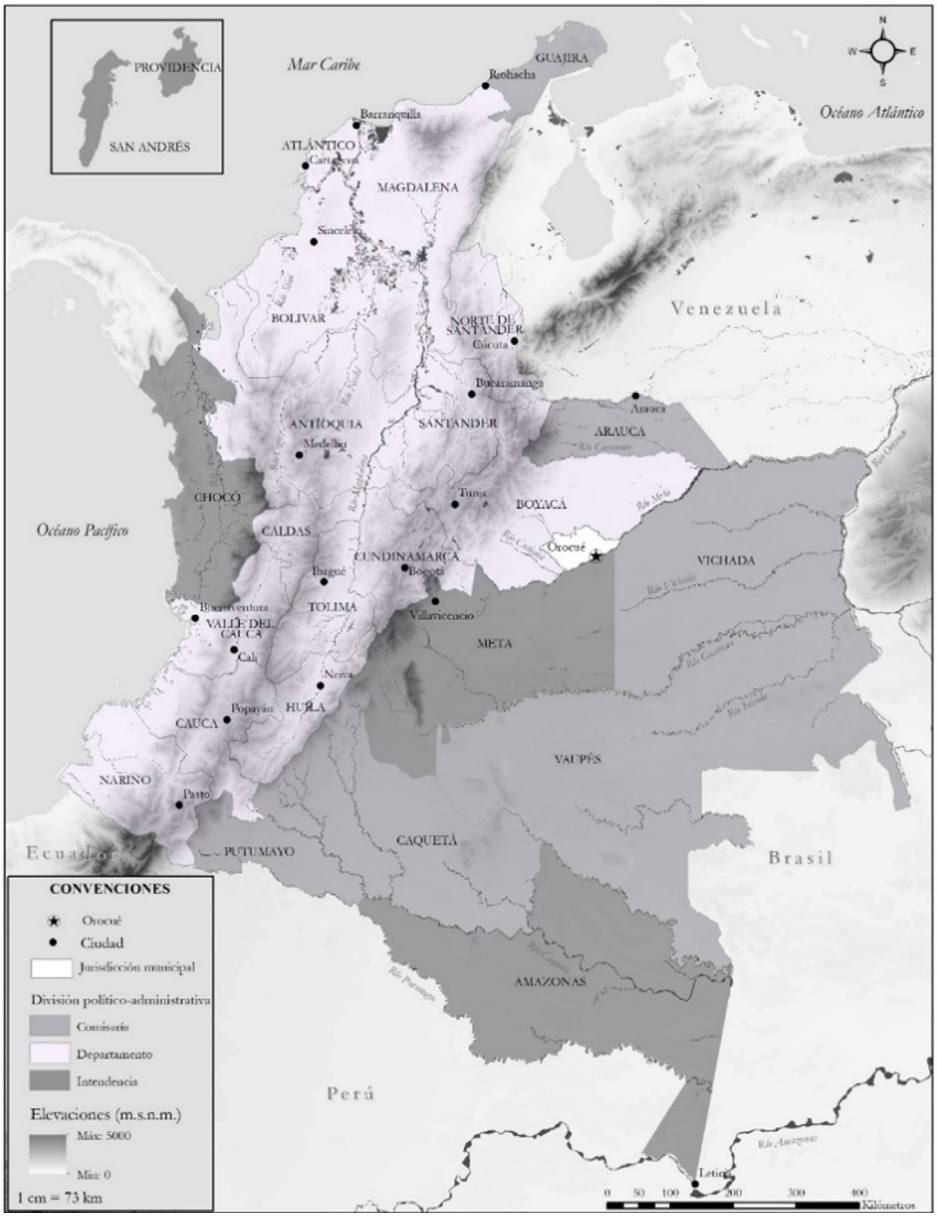
236 Rausch, *Colombia: El gobierno territorial,* 140.

237 Alfredo Molano, Siguiendo el corte. Relatos de guerras y de tierras (Bogotá: El Áncora Editores, 1989), 26.

238 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 135.

239 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 135.

Mapa 2. *División político-administrativa de Colombia en 1946 y la ubicación del municipio de Orocué.*



Fuente: Elaboración propia a partir de Natalia Gutiérrez Urquijo, Regenerar la infancia y asistir a la madre. Historia de una política social en Colombia, 1918-1938 (Bogotá: Universidad del Rosario, 2024), 202

Cada que un viajero, empresario o funcionario del gobierno pasaba por el territorio de los llanos llevaba a cabo una obra fundadora. En buena medida, las memorias que quedaron de sus viajes y visitas a las misiones y poblados dispersos dejaban como resultado una propuesta económica o de gobierno. En la memoria de Orocué, por ejemplo, el establecimiento de la población se le adjudica a José Bonnet, debido al impulso que le dio al pueblo con la navegación por el Meta. Pero también Joaquín Díaz Escobar se atribuyó la fundación, como lo expuso, después de argumentar los remedios que sacarían de la postración a la región:

> Esto lo digo con perfecto derecho como verdadero y primer fundador de ese pueblo, cuyos cimientos puse, en Agosto de 1868, transportando allí personalmente, por agua, a la tribu Saliva, llevando por delante los enseres y restos del antiguo pueblo del Guayabal, persuadido por mi parte, de ser esa fundación un gran paso de progreso y de conquista, y quizá un rudimento para la primera metrópoli de esa gran comarca, á cuyo efecto debemos recordar la historia de Ménfis, Tébas y Toma. Orocué representa hoy el primer abanderado en la conquista de esos desiertos, cosa que está efectuando lenta y pacíficamente sin otros auxiliares que la escuela, la navegación, la ganadería y el comercio.[240]

La población descrita empezaba y terminaba sus calles sobre las márgenes del río Meta y el río Orocué, siendo en total unas trescientas casas pajizas y tres cubiertas de zinc que albergaban 1400 habitantes entre colombianos y venezolanos, mayoritariamente, dedicados al comercio, la ganadería, la navegación y la agricultura. A finales del siglo XIX ya se contaban doce fundaciones, entre las cuales podía haber unas 60 000 reses. Díaz Escobar las listó empezando por la Del Tigre, perteneciente a la familia Reyes Patria; luego la de Guariamena, de los "señores Del Real", la de San Pablo, del señor Antonio Reyes Camacho; la de la Ceiba, del señor Luis Valiente; la de la Venturosa, la de Barreto, El Diamante, El Gusto, Maremare, Duya, La Miel. Todas estas ubicadas en la margen izquierda del río Meta, en los alrededores de Orocué. Una última fundación se encontraba en la otra banda del dicho río, perteneciente al empresario Benigno Meléndez, "como de vanguardia y en contacto con las hordas salvajes"[241]. Las estancias de menor tamaño, en manos de diversos propietarios, se calculó en 1879 que podían tener en sus pastos unas 4000 reses.

---

240 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 135.

241 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 135.

Miguel Triana también se aventuró a dejar algunas estimaciones sobre la población y adelantos en materia económica de Orocué. Más conservador que Joaquín Díaz o producto del decaimiento de la población a principios del siglo XX, se estimó que no había más de 556 habitantes, de los cuales apenas unos 160 sabían leer y escribir. Consideró que el poblado tenía buen aspecto y posición con respecto al río, pues estaba situado en un "alto barranco a la orilla izquierda del río y sobre la derecha del caño del mismo nombre, que desagua 1500 metros más abajo". Por supuesto, no dejó de admirar la actividad comercial e indicó que había varias casas dedicadas al negocio, las principales de origen extranjero: "La del Sr. Ramón Leal y la de Franzius & Ca". Mientras en el casco urbano se podía notar un gran movimiento de negocios de importación y exportación, en los alrededores se calculaba que podía haber unas 50 000 cabezas de ganado, cifra cercana a la expuesta poco más de treinta años antes[242].

Mientras los gobiernos de Venezuela y Colombia mantuvieron buenas relaciones diplomáticas y no se habían establecido las aduanas que regulaban el comercio, una situación que aminoraba los intereses de los comerciantes, pero que se ajustaba a los intereses del gobierno por regular el mercado e introducción de productos extranjeros, Orocué vivió una etapa fundamental de centralidad. Así lo indicaba Modesto Garcés en las memorias que quedaron de su viaje de Colombia a Venezuela en 1890:

> Orocué es un punto central en el largo curso navegable del río Meta y en los extensos territorios de Casanare y San Martín. El café, los cueros y todos los productos que alcanzan á exportar los Territorios, salen de allí en lanchas, piraguas y bongos que bajan hasta Ciudad Bolívar, en el Estado Guayana de la república de Venezuela. Dos casas notables de comercio hacían allí entonces negocios de consideración: la del señor José Bonnet, cuyo agente era el señor Juan D. Ortiz, y la de los señores Ramón y Antonio Real. El señor Bonnet ha sido el primer comerciante del país que ha establecido de un modo regular y permanente introducción considerable de mercancías por la vía del Meta hasta Bogotá. Tiene agentes respetables en Ciudad Bolívar y Trinidad, y desde los puertos del Meta sus mercancías han recorrido las vías que conducen á Boyacá y Cundinamarca, y ha comprobado la posibilidad de un comercio lucrativo por la vía del Meta hasta lo interior de la República.[243]

242 Triana, *Al Meta,* 208.

243 Garcés, *Un viaje a Venezuela,* 30.

En general, los viajeros siempre dejaron una impresión ligera, aunque certera, del puerto y la navegación por el río Meta. No solo imaginaron todas las posibilidades que podían ofrecer la flora y la fauna de la región, sino que también fueron testigos de las embarcaciones y los negocios que vivían de un comercio pujante. Pese a esto, la vida en el pueblo no dejaba de ser costosa y estar falta de regulación. Modesto Garcés se dio cuenta de la situación al observar las ventas al por menor, las que consideró en exceso costosas, tanto los víveres que eran mayoritariamente traídos del piedemonte o por el río, como de las mercancías extranjeras. Sin embargo, más problemático era el hecho de que con el cierre de las fronteras al comercio, la falta de mantenimiento de los caminos y de una política que mejorara las condiciones de transporte de ganado, el producto principal que ofrecía Casanare, los dueños de *fundaciones* habían optado por llevarlo hasta Venezuela en lugar de transportarlo hasta Boyacá y Cundinamarca, como usualmente se hacía[244].

Así las cosas, tenemos que los empresarios más exitosos provenían de Venezuela, con lo cual inició una etapa de migración de población que buscó establecerse en Orocué, donde las casas comerciales y el comercio fluvial prometían trabajo permanente. Para finales del siglo XIX, ya se consideraba que los empresarios y la producción ganadera se vertía más hacia el Orinoco que hacia el interior de Colombia, una situación que empezó a preocupar a las autoridades nacionales. Joaquín Díaz Escobar, en un tono un tanto paranoico y buscando llamar la atención del gobierno por el territorio de los llanos anotó que Orocué estaba en vísperas de dejar de existir

> [...] por la amenaza del bandalaje de algunos venezolanos de malos sentimientos que han penetrado hasta allí, y cuyos hombres están amenazando de muerte todo ese gran desarrollo. Por tal hecho y en obsequio de la alta importancia de ese pueblo, el Gobierno general, sin demora, debe trasladar allí la capital Departamental de ese Territorio, so pena de ser mañana esta demostración, cabeza de un gran proceso.[245]

El 18 de agosto de 1878, Aníbal Galindo, ministro colombiano enviado a Venezuela para discutir sobre los tratados limítrofes y comerciales, reflexionaba sobre las inconsistencias de los tratados limítrofes que se le impusieron a Colombia en el oriente. Como otros autores de la época, consideraba que el río Orinoco era de carácter internacional y que no podía limitarse en su comercio al

244 Garcés, *Un viaje a Venezuela,* 31.

245 Díaz Escobar, *Bosquejo estadístico,* 135.

provecho de una sola nación. Es decir, después del estado pasivo de Colombia en la definición de los límites con Brasil y Venezuela, ahora se procuraba que, cuando menos, se diera apertura para la conexión del país en la ruta Meta-Orinoco y Atlántico. En dicho afán, no dejaba de considerar que la migración, es decir, la ocupación de hecho del territorio frenaría los intereses de los venezolanos por el territorio de la margen izquierda del Orinoco y más bien se establecerían tratados comerciales que favorecerían a ambos países. Galindo cerró su escrito indicando:

> El día en que Venezuela abra, bajo bases liberales, la navegación del Orinoco, la inmigración de brazos i de capitales (que no encuentra ya colocación provechosa en el alto Magdalena) se dirijirá con entusiasmo en busca del suelo virjen de la opulenta rejion que bañan las // cabeceras del Meta; y en pocos años Ciudad Bolívar, destinada a ser la *Nueva Orleans* de la América del Sur, recibirá con creces, en el tránsito de nuestros productos, la parte que le corresponde en las riquezas que solo esperan para desarrollarse a que Venezuela aparte con mano liberal los obstáculos con que hoy detiene su crecimiento.[246]

No obstante, aunque la política externa y la migración les daban una centralidad y cercanía particular a los llanos con el territorio venezolano, la política interna fue la que terminó por afectar en mayor medida las circunstancias históricas de Orocué. Prácticamente, el periodo de desarrollo del municipio coincide con el año 1946, es decir, con los años más crudos de la denominada "violencia en Colombia"[247]. Hasta en los momentos más complejos de violencia, el puerto de Orocué tenía la ventaja de mantener alejadas a las personas de las decisiones centrales de la política y comunicar fácilmente, vía fluvial, con varios países vecinos y, más importante aún, con selvas y poblados que apenas se conocían en los mapas como Vaupés o el Vichada[248].

Un caso representativo sucedió en 1904, durante la presidencia de Rafael Reyes. Después de encontrar oposición en el Congreso en un proyecto para aumentar los impuestos de aduanas, predial, mortuorias, convertir en renta nacional

---

246 Aníbal Galindo, *Memoria sobre el derecho de los Estados Unidos de Colombia a la libre navegación del Orinoco* (Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1878), 37-38.

247 Roberto Franco García, *Historia de Orocué* (Bogotá: Kelt Colombia S.A./Ecopetrol, 1997), 320.

248 Sobre esta ruta de exilio vale la pena leer las memorias del viaje entre Orocué y Manaos de Pablo V. González. El relato inicia así: "Ya la vanguardia de las fuerzas enemigas pisaba las primeras calles de Orocué, cuando me embarcaba en una pequeña canoa fondeada en una de las bocacalles más excusadas de aquel puerto. Un indio joven de la tribu Sáliva, único tripulante de la canoa, apoyando con fuerza su canalete en el barranco de la orilla, lanzó la pequeña embarcación al medio del río, que nos llevó demasiado lejos a pesar de los esfuerzos que el indio aterrorizado hacía para cortar la corriente. ¡Cuán cierto es que hasta para huir se necesita valor!" Pablo V. González, *Recuerdos de un viaje* (Santander: Tipografía de Zapatoca, 1913), s. p.

la tarifa de degüello, celebrar contratos sin previa licitación y otras ramas de carácter económico, el mandatario emitió el Decreto 948 de 1904 "sobre alta política nacional, que previene la perturbación del orden público". La discusión había subido de tono después de que opositores y proponentes emitieran volantes en los que además de exponer la flaqueza o pertinencia del proyecto, también se aprovechó para infamar a los opositores. Por supuesto, en el caso de los opositores se consideró que se trataba de "un crimen contra la tranquilidad ciudadana" y "era necesario sentar un precedente ejemplar contra quienes, con la citada 'publicación', creaban un ambiente de alarma y conspiración"[249] contra el gobierno. En la resolución del decreto se ordenó la "aprehensión" de los instigadores y su confinamiento y expulsión hacia las islas de San Andrés y Providencia y otros "a un punto de San Martín o Casanare"[250]. Una buena parte de los perseguidos políticos llegó a Orocué, situación que mantenía como referente al pueblo, pero que a su vez lo volvía epicentro de disputas políticas partidistas.

Desde exiliados políticos hasta bandoleros terminaron por llegar a los llanos buscando refugio de la persecución del Estado. Así fuera de manera momentánea o tuviera como finalidad un acto reformador, pues muchas personas fincaron raíces y se dedicaron al trabajo en pequeñas heredades que adquirieron, lo cierto es que la visión de centro y periferia creada desde el ámbito político terminó por opacar los vientos de desarrollo fluvial y económico de municipios como Orocué. No se trataba de una situación única, pues la violencia se adueñó del país en cada uno de sus rincones e, incluso, en los lugares más apartados se esperaba tener un poco más de tranquilidad con respecto a lo que se vivía en las ciudades principales. Sin embargo, la conformación de grupos guerrilleros, los enfrentamientos civiles entre liberales y conservadores, y el robo de ganado y la extorsión, que también se encontró como manera de lucro en estas regiones, hicieron que el Estado tuviera que ingeniarse nuevas estrategias para acercarse a la población y llevar un proyecto más inclusivo de nación. En este contexto, la llegada de la Armada Nacional a Orocué fue determinante en la supervivencia de la población y su permanencia como polo de desarrollo en la región[251].

---

249 "Congresistas a Orocué", *Anales del Congreso: Órgano de Publicidad de las Cámaras Legislativas,* 21 de octubre de 1969, 963.

250 "Congresistas a Orocué", 964.

251 Luis Servando González, "Lo que el Meta se llevó: Crónica de la historia de una base naval", *Caribabare: Revista del Centro de Historia de Casanare* 18, n.º 17 (Yopal, marzo de 2008) 139-142.

La Base Naval ARC Santander

Siguiendo una política de "descargar la tierra", es decir, sacar de las ciudades y de la política colombiana a todas las personas no deseables, los territorios de los llanos fueron el lugar de refugio y de exilio de vagabundos, malhechores, políticos perseguidos y desterrados. Las colonias agrícolas y las concesiones de tierras, para con ello establecer una reforma agraria en Colombia, tenían un sentido reformista hacia las personas que iban en contravía de lo que buscaba el gobierno nacional. Era una táctica tan antigua como los mismos conflictos entre bandos políticos en la humanidad y, durante el siglo XIX, las prisiones con una vocación hacia el trabajo reformaban la idea de que había que mandar al campo a trabajar a quienes perturbaban la ley.

Si bien la política era concentrar a la población que guardaba la ley y estaba en pro del desarrollo del país en la zona andina, donde se ubicaban las principales ciudades, en la periferia, donde apenas se dibujaban proyectos de modernización, la autonomía y la falta de instituciones estatales hicieron que las decisiones y la centralización del gobierno se debilitaran. Es decir, buscaban sacar las fuerzas externas que "ponían en peligro" el régimen establecido y luego considerar que estos territorios mantuvieran el orden era algo contradictorio. Entonces, cada conflicto generado en el interior del país, por ejemplo, la muerte de Jorge Eliécer Gaitán, tomaba mayor alcance a medida que se alejaba de las principales ciudades. En los llanos orientales ocasionó que los dueños de *fundaciones* organizaran a sus trabajadores para defender de manera autónoma sus intereses. Otros, huidos de los presidios y que se rebuscaban la vida por los ríos, sembradíos y bosques terminaron por tomar también las armas en contra de las fuerzas que consideraban representaban el Estado.

El surgimiento de las guerrillas de los llanos no dejó de llamar la atención porque Colombia cambiara la perspectiva del centro y la periferia al momento de pensar en la política y en la noción de desarrollo que tenía sobre los territorios fronterizos del país. La falta de escuelas, hospitales y la presencia de las Fuerzas Armadas eran apenas focos de una política que, en lugar de centralizar, excluía. Por tal razón, la Base Naval ARC Santander en el municipio de Orocué, que partió de una iniciativa para acabar con el conflicto de guerrillas en el llano, le dio un nuevo repunte al desarrollo del municipio.

A principios del siglo XX, en especial, a partir de la separación de Panamá de Colombia con la intermediación de Estados Unidos, los gobiernos se dieron cuenta de que era necesario mantener presencia y defensa de los territorios marítimos. A

medida que desde el área andina se fueron despertando mayores intereses por los territorios de frontera, se dieron cuenta de que en la batalla por las jurisdicciones ni siquiera estaban siendo tenidos en cuenta, como sucedió con los tratados firmados por Brasil y Colombia. Sobrevivía una noción de que estos territorios "incultos", con pobladores "salvajes" no hacía falta que tuvieran una demarcación jurisdiccional clara. Sin embargo, a medida que se optimizaban las tierras y se encontraban nuevas rutas terrestres y de navegación, la perspectiva cambiaba totalmente. Por esta razón, cuando llegaron las autoridades a municipios como el de Orocué encontraron una gran migración extranjera asociada, en especial venezolana, que ya venían explotando el territorio y que buscaban tener aprobación del gobierno colombiano para establecer rutas comerciales hasta el Atlántico. En cierta manera, Colombia había dado la espalda al mar azul y al verde, entendiendo en este último los llanos que se extendían al oriente.

El 6 de julio de 1907, por el Decreto número 793, se fundó la Escuela Naval Nacional para comenzar a ganar terreno en la formación de una Armada que tuviera presencia en los mares y océanos en los que tenía jurisdicción el país: "La Escuela Naval Nacional funcionó a borde del buque *Marroquín* que con los buques *Pinzón* y *Cartagena* y los cañoneros *Hércules* y *Bogotá* formaban la Marina de Guerra"[252]. Sin embargo, dos años después, en 1909, la Escuela no subsistió. El gobierno terminó por vender las embarcaciones que conformaban la fuerza marítima en 1916. Unos años antes, el Bogotá se hundió en Buenaventura (1910) y la única embarcación que quedó fue el Hércules, que se encargaba de custodiar las aguas del río Magdalena[253].

En 1920, Jorge Roa, ministro de Guerra, expuso ante el Senado y la Cámara de Representantes la necesidad de crear una marina de guerra, lo que esperaba se llevara a cabo en aproximadamente ocho años:

> Pocas necesidades nacionales se presentan con carácter tan imperativo y urgente como la de la creación de nuestra marina de guerra. Bañado el territorio de la República por dos grandes mares y surcado por numerosos ríos de bastante caudal, es hasta cierto punto inconcebible que el gobierno no disponga de algunas unidades navales, ora para asegurar su soberanía, ora para salvaguardar el orden público y proteger los intereses comerciales de los colombianos.[254]

[252] Enrique Román Bazurto, *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano,* 4.ª ed. (Cartagena: Giro Editores, 2005), 284.

[253] Román Bazurto, *Análisis histórico,* 284.

[254] Román Bazurto, *Análisis histórico,* 287-288.

Se esperaba volver a fundar una escuela y conseguir unos dos transportes. La guerra con el Perú suscitó la necesidad de volver a crear una Armada. Para esto se procedió a hacer negociaciones con la Marina de Lisboa. De sus astilleros salieron "el *Crofton Hall* en Glasgow y los destructores *Douro* y *Tejo* (*Duero* y *Tajo*)", con los cuales nacieron los nombres de *Cúcuta, Antioquia* y *Caldas*[255]. En 1934 se contrató una misión inglesa, dirigida por el Contraalmirante Basil O. Bell-Salter, y el Capitán de Navío Ralph Douglas Binney, primer director de la Escuela Naval. La Armada empezó a reactivarse en Cartagena, después de la desaparecida Armada organizada por Reyes en 1907. Sin embargo, solo fue hasta la Ley 105 del 29 de abril de 1936 que se concretó el proyecto.

Hasta 1952, un momento tardío con respecto a la importancia de la frontera y de la capacidad de los ríos que recorren los llanos, la Armada se dio a la tarea de hacer presencia en el territorio con la creación de la Fuerza Naval de Oriente[256]. Esta tenía una compañía de I.M. con puestos avanzados en Puerto Carreño y en el apostadero de Guaramoco sobre el río Muco, afluente del Vichada. En 1953 se instaló un apostadero en Puerto López, que sería luego trasladado a Orocué. Entre 1952 y 1960 se recibió la orden de construir más de 25 embarcaciones fluviales en el Astillero de la Base Naval de Cartagena, "con lo cual salieron lanchas patrulleras, transportes de tropa, embarcaciones de apoyo y bongos"[257].

Es necesario describir la ruta que llevó a cabo la Armada para llegar hasta Puerto López y Orocué desde la ciudad de Cartagena (mapa 3). En marzo de 1953, el Mayor de I.M. Luis F. Millán Vargas se puso al frente de dos grupos, el primero con las patrullas *Lucio* y *Gutiérrez,* más el transporte *Serpa,* al mando del Capitán de Corbeta Jesús Valenzuela, y el segundo, con los remolcadores de río *Bocanegra* y *Ruiz,* al mando del Teniente de Navío Jaime Barrera Larrarte. La primera escala fue en la Estación Naval Chaguaramas de la USN en la isla de Trinidad. El siguiente puerto fue en las bocas del Orinoco, donde se les unió un bongo con 900 toneladas de combustible para los buques de la flotilla fluvial. En Puerto Carreño ya se encontraba un puesto de Infantería de Marina, donde también se recibieron cuatro embarcaciones blindadas pequeñas[258].

---

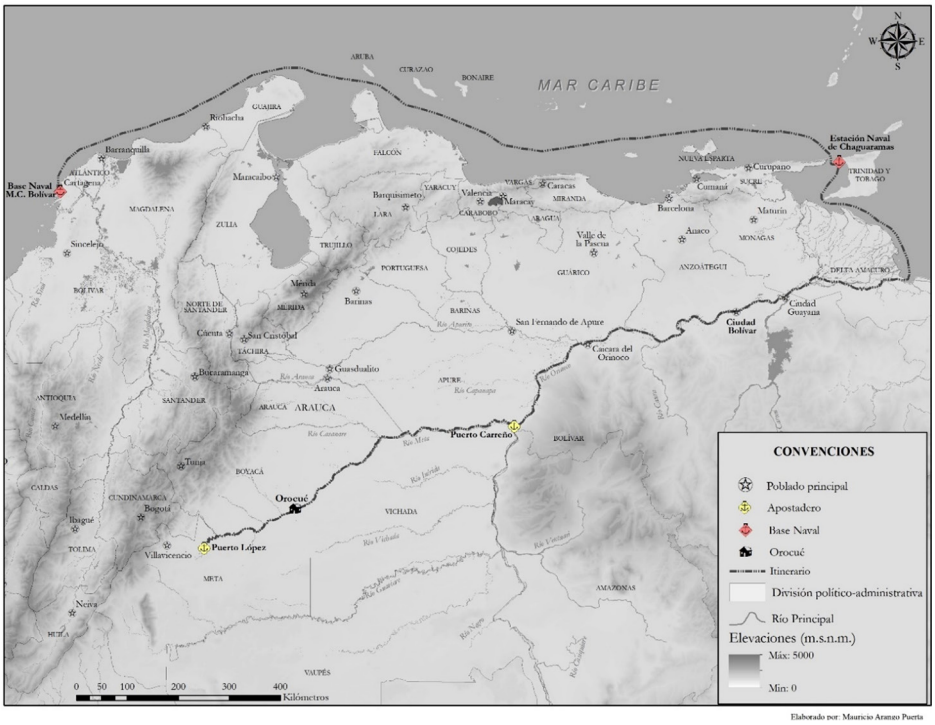
255 Álvaro Valencia Tovar, "Historia militar contemporánea", en *Nueva Historia de Colombia,* tomo II, ed. Jaime Jaramillo Uribe (Bogotá: Planeta, 1989), 325.

256 Román Bazurto, *Análisis histórico,* 680.

257 Román Bazurto, *Análisis histórico,* 680.

258 Román Bazurto, *Análisis histórico,* 681.

Mapa 3. *Itinerario del viaje de la Fuerza Naval del Oriente, 1953.*



Fuente: Elaboración propia a partir de Enrique Román Bazurto, Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano, 4.ª ed. (Cartagena: Giro Editores, 2005), 680-681

La Armada se encargó de hacer operaciones cívico-militares, por lo que tuvo mayor acercamiento de la población que venía siendo azotada por las guerrillas y por los denominados *chulavitas* y el Ejército. Desde el recorrido por el Orinoco algunos testigos indicaron que se encontraban pobladores ribereños en jurisdicción venezolana que venían huyendo de los enfrentamientos civiles y con la Policía, por lo cual la Armada arribó a Orocué para implementar operaciones cívico-militares ocupando las embarcaciones con población que empezó a regresar a los municipios ribereños. Una vez establecidos en Orocué en la sede de "algún consulado"[259], las tripulaciones que recorrían los ríos fueron complementadas con médicos, enfermeros, veterinarios y técnicos en agricultura, e incluso con servicio de carga y transporte[260]. Años después, los mismos guerrilleros de los llanos reconocieron que la misión de

[259] Servando González, "Lo que el Meta se llevó", 140.

[260] Román Bazurto, *Análisis histórico,* 681.

la Armada no buscó atropellar a la población y siempre tuvo un papel de intermediación que le permitió permanecer y tener una buena percepción en la región[261].

Para noviembre de 1953, el apostadero de Puerto López que había sido trasladado a Orocué tenía tanto éxito en la organización de la población que se nombró un alcalde civil y militar, el Teniente de Navío Jaime Barrera Larrarte, y se consideró que la labor que se estaba prestando era de "reasentamiento humano", pues en solo una ocasión se lograron trasladar aproximadamente 600 colombianos que se encontraban en Venezuela[262].

Desde el punto de vista urbano, la construcción de la base naval y del barrio de casas fiscales comenzó a darle un nuevo rumbo al poblado, pues se tenía "escasez de viviendas" debido al abandono de negocios, la violencia bipartidista y a que la población indígena apenas ocupaba de manera estacional el casco urbano. La percepción de la presencia del Estado en los llanos siempre había parecido esporádica, los políticos y académicos llegaban en embarcaciones o por avión para conocer los "rincones" inexplorados y prometedores de Colombia, pero rápidamente volvían a tomar sus transportes para volver a Bogotá[263].

En la Notaría Primera de Orocué se conservan algunas de las compraventas de predios por parte de la Armada a propietarios locales que demuestran el alcance que tuvo la política de reasentamiento y consolidación de instituciones que representaran al Estado. Vale la pena citar algunos casos. En la Resolución número 12 del 30 de mayo de 1955, se le adjudicó un terreno al Suboficial Jefe Jorge Padilla, por parte del alcalde civil y militar de Orocué, quien a su vez formaba parte de la Armada. El terreno estaba ubicado en la zona urbana de la población en la urbanización de Tierrablanca bajo el número 4, con las siguientes dimensiones: "De largo cincuenta metros por veinte de ancho o sea un total de mil metros cuardados [sic]"[264]. Indica el documento que en ese momento había "escasez de viviendas en la localidad", por lo cual la Alcaldía podía hacer adjudicaciones gratuitas. Así que el terreno se entregó con el compromiso de que dentro de los siguientes treinta días

261 Por ejemplo, recordaba el tuerto Giraldo, uno de los guerrilleros de las llanos que "Incluso metió en la operación a la marina de Orocué. Los infantes habían sido siempre amigos nuestros, buena gente. Sus comandantes eran casi todos liberales y además costeños que no entendían lo que pasaba en el interior. Molano, *Siguiendo el corte*, 76.

262 Franco, *Historia de Orocué,* 355 y 359.

263 Rausch, *Colombia: El gobierno territorial,* 48. Vale la pena recordar los numerosos viajes hechos por Luis Eduardo Nieto Caballero en 1934 con escalas en Orocué, Moreno, Cravo Norte, Puerto Carreño y Arauca con el propósito de establecer rutas aéreas que, aunque fueron muy útiles para los visitantes de otras regiones, no dejaron de ubicar a los llanos en los itinerarios como un lugar de paso.

264 Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo 21, fol. 34.

se empezara la construcción de la casa de habitación. En otra cláusula se indicó que "tampoco podrá enajenar el terreno hasta que la obra no haya quedado a satisfacción de este despacho"[265].

Asimismo, se estipuló que llegado el caso que el municipio tuviera que hacer alguna ampliación de las vías o hubiera necesidad de expropiación solo se pagaría, del dicho globo de tierra, el valor de la construcción y de ninguna manera el valor del terreno. Finalmente, se indicó que la copia de la resolución hacía las veces de título de propiedad para el interesado, debiendo hacer la protocolización reglamentaria. Estas primeras compraventas se llevaron a cabo el 30 de mayo de 1955 y fueron firmadas por el alcalde civil y militar, el Capitán de Corbeta Leónidas Amézquita y el secretario, el Suboficial Miguel D. Morales R.

Un año después la Armada adquirió otra propiedad, que aparece en el protocolo con el número 18, en una compraventa celebrada el 26 de marzo de 1956 ante el notario único de Orocué, Luis Alberto Barrera, y los testigos Carlos Julio Flores y Luis A. Romero, vecinos del circuito. En esta ocasión, compareció el señor Augusto Gutiérrez e indicó que vendió, por escritura, al Capitán de Corbeta Ernesto Nieto Navarro o Carlos Troncoso Collazos, Comandante de la Fuerza Naval de Oriente a nombre de la Armada Nacional, "una casa para habitación construida de bahareque y techada de palma con todas sus mejoras y anexidades, sobre un lote de terreno de su propiedad ubicada en el centro urbano de la población de Orocué. El lote con la casa y sus mejoras ya mencionadas "se las cedo y traspaso a favor de la Fuerza Naval de Oriente ó Armada Nacional"[266]. Los linderos de la propiedad adquirida fueron los siguientes: "Por el norte, o sea, el frente con calle pública; por el oriente, con solar y casa de la señora María de Jesús González, cerca que los separa; por el sur, con un lote de la // señora María Jacinta Vidal, mojones que los separa, y por el occidente, con solar y casa del señor Leonardo Martínez, cerca que los separa"[267]. El precio de la propiedad fue de dos mil pesos ($ 2 000,00), dinero que fue entregado antes de acudir a la notaría, como lo indicó el vendedor. Entre otros aspectos, también quedó anotado en el protocolo que "desde hoy mismo se desapodera y le entrega la finca a la Armada, para que construya sobre el lote de terreno como lo exija sus planos de construcción"[268].

---

265 Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo 21, fol. 34.

266 Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo. 21, fol. 70r.

267 Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo 21, fol. 70r.-v.

268 Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo 21, fol. 70v.

Imagen 14. *Postilla de la Armada tomada de un registro de compraventa en Orocué en 1956.*

Fuente: Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* t. 21, f. 95v.

El 24 de marzo de 1956, el mismo notario, registró otra venta. En este caso, Marcos Emilio Sancuyu le vendió al Capitán de Corbeta "una casa para habitación construida de bahareque y palma con todas sus mejoras y anexidades", ubicada en el centro urbano de la población de Orocué, por la suma de mil ochocientos pesos moneda corriente ($ 1 800,00):

> [...] los cuales tengo recibidos de manos del comprador a mi entera satisfacción. Que la finca en referencia se halla alinderada así: por el Oriente, con solar y casa del señor Leonardo Martínez, hoy; por el Occidente, con cercas de solar y casa del señor Julio Tovar, calle pública de por medio; por el Norte, formando esquina, con casa del señor Luis Felipe Colina, calle pública de por medio, y por el Sur, con cercas de casa del extinto Eduardo Bustos. Que la finca a que hago referencia, la adquirí por compra legal que hice a su dueño señor Leonardo Martínez, según escritura pública #8 de mayo 11 de 1944 inscrita en la Notaría Única Distrital de Orocué, y que dicho señor Martínez adquirió la finca en mención, por herencia de su señora madre Bersabé Martínez. Que la finca se halla libre de gravamen, censo, hipoteca y embargo judicial.[269]

En la memoria fotográfica de Orocué que se conserva en su museo, así como en los recuerdos de algunos pobladores se alude a los desfiles de los cadetes

[269] Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo 21, fol. 67v.

con uniformes blancos. Don Carvilio Guzmán Kléver narra que hasta el municipio llegaron más de 250 hombres adscritos a la Armada. Se cumplían diversas tareas cívicas y militares, una situación que era nueva en la población debido al estricto reglamento que se manejaba (imagen 15). Algunos pobladores comenzaron a acompañar los trabajos que realizaba la Armada, pues se debía aprovechar el conocimiento local para navegar los ríos y tener un mejor acercamiento con la población rural que mantenía desconfianza ante las fuerzas del Estado. Se buscaba generar un sentimiento recíproco de reconocimiento.

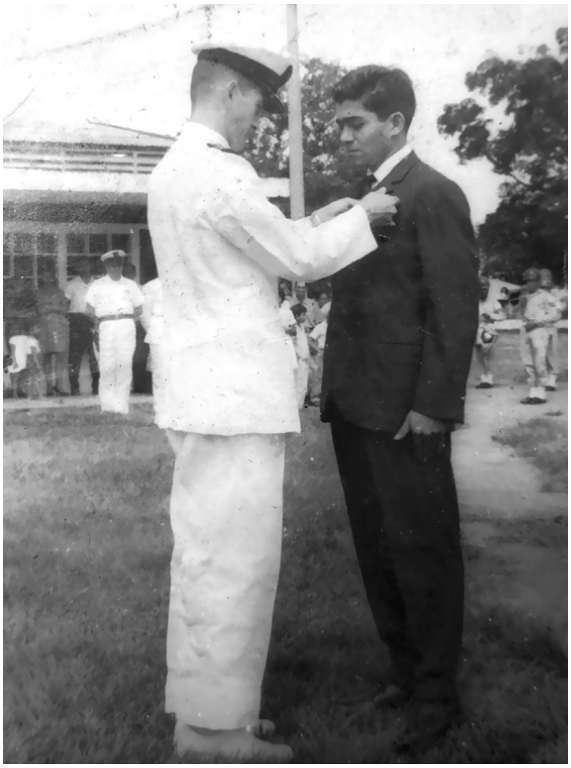
Imagen 15. *Desfile militar de la Armada Nacional en Orocué, s. f.*

Fuente: Archivo personal de la familia Figueroa Rodríguez en Orocué.

Las condecoraciones, el uso de uniformes y el trabajo en los establecimientos de la ARC Santander le fueron otorgando prestigio a los integrantes de las familias del pueblo que de una u otra manera interactuaban con los recién llegados. A partir del itinerario de vida de Rafael Hernández, quien recibió la condecoración de la Orden Naval Almirante Padilla en acto público por sus "servicios distinguidos a la Armada Nacional" en diversas tareas administrativas (imagen 16) —la única distinción entregada a un civil en la historia de la institución—, sobrevino una

carrera política y civil en Orocué que vale la pena recordar. Al tiempo de su fallecimiento en 2004, había ocupado la Alcaldía en cuatro ocasiones, el Concejo y la Tesorería Municipal, al igual que el Concejo de la Intendencia y una diputación en la Asamblea de Casanare. De tal manera que las personas que se vinculaban con la Armada terminaban por ser reconocidas como líderes en el municipio y la región.

Imagen 16. *Condecoración de Almirante Padilla otorgada a Rafael Hernández en Orocué.*



Fuente: Archivo personal de la señora María Ubaldina Espinosa Torres en Orocué.

En los desfiles se representaba la autoridad del Estado en la región. La cercanía de la Armada, que comenzó a conformar familias permanentes y a realizar labores sociales como el congregar la población en el parque principal para transmitir películas en un teatro que construyeron al aire libre, era apenas una de las estrategias para generar confianza entre los habitantes[270]. La entrega de útiles

[270] Servando González, "Lo que el Meta se llevó", 141.

escolares y la promoción de la educación primaria buscaba reducir los índices de analfabetismo, al tiempo que pretendía despertar un sentimiento patrio sobre un país llamado Colombia del cual se escuchaban menos noticias con respecto a las que llegaban desde puertos como el de Ciudad Bolívar en Venezuela.

No se trataba de una situación particular en Orocué, pues el gobierno nacional inició el siglo XX con una preocupación generalizada por la educación rural en lugares como Chocó, La Guajira, Amazonas, Orinoquia y otras regiones que se habían mantenido al margen de las reformas educativas de liberales y conservadores[271]. En las libretas de calificaciones es posible observar símbolos referentes a la Armada, como el escudo y el himno, pero llama la atención cómo en el reverso aparece un croquis de Colombia en el que sobresale el río Meta y el Casanare, con un ancla que da cuenta de la presencia de la institución en Orocué (imagen 17). Es decir, se trata de una referencia que buscaba vincular la localidad con la vida nacional, de manera que quien tuviera la libreta en sus manos supiera de la existencia de un pueblo llamado Orocué y, el habitante local, de un país llamado Colombia.

Imagen 17. *Libreta de calificaciones del Jardín Infantil de Orocué perteneciente a Carmen Julia Maya, 1964.*

Fuente: Archivo personal de Carmen Julia Amaya, Orocué, Colombia.

Incluso el comercio fluvial se reactivó puesto que las negociaciones con las guerrillas detuvieron un poco la extorsión y el robo de ganado. Guzmán Kléver se refiere a este resurgimiento al recordar cómo don Ramón Plata, "una persona que

271 Aline Helg, *La educación en Colombia* (Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional, 2001), 211 y 416.

inició trabajos con un pequeño bote", logró reunir una flotilla de diez remolcadores con capacidad de 1000 reses cada uno, con lo cual la jurisdicción municipal se conectó con la vida del casco urbano[272]. Hasta en las labores más humildes y cotidianas muchas personas encontraron una manera de generar un sentido de pertenencia hacia el municipio y la Armada. Así lo recuerda Carlos Alberto Ruivo Romualdo, ciudadano portugués nacido en 1941 que llegó hasta Orocué para quedarse. Entre sentimientos encontrados, pues la disciplina militar y la cantidad de actividades que surgían por el nacimiento de la Base Naval, las tareas se multiplicaban. Pero, ante todo, señala que su permanencia en el territorio y la acogida entre la población como extranjero se fortaleció con la labor constante para la Armada.

Entre 1967 y 1968, la Armada comenzó a retirar las unidades ARC debido a que el río comenzó a ser poco navegable, en especial, durante las estaciones de verano. Después de haber motivado la economía local, la construcción de nuevos barrios como Tierrablanca y motivar la migración de más de trescientas personas hacia Orocué para ocuparse en diversas tareas, la Armada cerró su ciclo de intervención durante el periodo de la "violencia en Colombia" entregando sus instalaciones a la Escuela de Policía Eduardo Cuevas[273].

Las vistosas embarcaciones, en las cuales la gente aprovechaba para fotografiarse en las ocasiones de celebraciones especiales, terminaron por quedar ancladas y varadas a orillas del río Meta (imagen 18), las casas fiscales y algunas instalaciones quedaron a la deriva, algunas incluso reclamadas por el monte, mientras que otras fueron adquiridas por el Departamento Administrativo de Intendencias y Comisarías (DAINCO) y el Fondo Rotario de la Armada, gracias a lo cual contaron con mejor suerte al ser vendidas a habitantes de la región que, en algunos casos, las han conservado en su fachada original, de manera que ha quedado una memoria material y patrimonial[274].

272 Servando González, "Lo que el Meta se llevó", 141.

273 Loida Niño Franco, "Presencia histórica de la Armada Nacional en Orocué", sin pie de imprenta, 3.

274 Niño Franco, "Presencia histórica de la Armada Nacional en Orocué", 3.

Imagen 18. *Niños fotografiados en embarcación de la Armada durante fiesta de comunión en Orocué.*

Fuente: Archivo personal de la señora Norma Rocío Figueroa Rodriguez y esposo Alberto Falla en Orocué (s. f.).

Sin embargo, con este impulso y el hecho de que Colombia una vez más les entregó la autonomía local a las autoridades políticas del llano, al separar el departamento de Casanare de Boyacá —un proyecto que se venía gestando desde el siglo XIX—, los años de trabajo de la Armada fueron aprovechados para mantener a Orocué como un foco de centralidad en la nueva entidad. Para la década de 1970, en la población se distinguían casas de bareque y palma y otras en zinc y ladrillo, embarcaciones tradicionales, como bongos y canoas, junto con lanchas y vapores de pequeño calado; portugueses, venezolanos y colombianos de diversas regiones que buscaban una oportunidad para sobrevivir a la violencia o simplemente

rehacer sus vidas a partir de nuevas oportunidades son un fiel testimonio del patrimonio material e inmaterial que construyeron los pobladores de Orocué en su larga historia a orillas del río Meta.

Conclusiones

Como en tantas otras ocasiones, en Orocué no quedan sino vestigios de impulsos vertiginosos de desarrollo que terminan por estancarse. La Base Naval ARC Santander es uno de estos casos, pues, a pesar de que le dio un desarrollo urbano importante al municipio, ya que muchas familias decidieron permanecer en la región y construir sus vidas en las haciendas y en el casco urbano, el gobierno colombiano decidió acabar con el proyecto. A la manera de los viajeros que se interesaban por plantas, raíces, minerales y animales que serían el motor del "progreso" en una economía global que no tendría límites entre el mar, las sabanas y la selva; o también los impulsos en la navegación que cedieron rápidamente a los pasos complejos de los raudales y las temporadas fuertes de verano, el gobierno consideró insostenible la base naval en Orocué porque consideraba que el proyecto de mediación entre los pobladores y el Estado estaba terminado, en especial a partir de los tratados de paz con las guerrillas de los llanos. Por otra parte, el río Meta cada vez fue limitando la navegación de embarcaciones de gran calado, una condición que fue llevando a la Armada de Puerto López a Orocué y, de esta última, a ubicarse en Puerto Carreño, un último bastión que velara por la soberanía de los ríos de Colombia en el Oriente.

Sin embargo, los vestigios de viajeros, de literatos y de proyectos estatales es posible localizarlos gracias a que Orocué tiene una larga historia como un puerto en el que llegaban y partían diversos grupos humanos hacia los llanos o hacia los ríos. Los relatos sobre la fundación del municipio en el siglo XIX es apenas un hito en la historia de un emplazamiento y una huella humana en un vasto paisaje de constantes movimientos poblacionales e intercambios fluviales. Es decir, la centralidad del puerto es anterior a los proyectos de Nación que desde el interior construyeron políticos y empresarios. Es posible que esta condición la entendieran primero los gobiernos de Venezuela y Brasil que el de Colombia, y por esta razón ganaron terreno tanto en los diferendos limítrofes internacionales como en la proyección de la navegación de los ríos vertientes al Orinoco y al Amazonas.

La llegada tan tardía de la Armada Nacional al territorio de los llanos y los esfuerzos logísticos para hacer presencia en las fronteras es una muestra de la falta

de proyección del Estado en materia fluvial. La dependencia del río Magdalena y la antigua ciudad de Cartagena hizo que se dejaran de lado las rutas que conectaban con el lago de Marcaibo —proyectadas desde el siglo XVI—, se abandonara el puerto de Buenaventura hasta bien entrado el siglo XIX y no hubiera interés en conocer la navegación de los ríos de la Orinoquia y la Amazonia, lo cual evidencia que Colombia, en un afán de centralidad política, se encerró entre las montañas.

Se debe insistir en que no se trata de un determinismo geográfico, sino más bien de una política de Estado en la cual las periferias solo eran útiles en su conexión con los centros políticos y administrativos del país, pero no como territorios con su propia centralidad y proyección hacia las aguas y naciones internacionales. Llama la atención que en el siglo XIX Orocué era un puerto con miras al comercio internacional con el Atlántico, pero tan solo un siglo después apenas quedaban vestigios de pianos, anclas, referencias literarias y otras noticias que buscan reforzar la idea de que esas inmensidades se van carcomiendo la memoria de las personas, como bien cierra el libro de José Eustasio Rivera: "Los devoró la selva"[275].

Pero ni *La vorágine* ni el *Corazón de las tinieblas* —recordando la obra de Joseph Conrad— deben llevarnos a considerar que todos los problemas de una Nación o un territorio se explican por el determinismo geográfico[276]. Bien lo indicaba Roger Casement en su informe sobre las caucheras colombo-peruanas: los proyectos de civilización terminan ocasionando resultados totalmente contrarios en estos territorios[277]. Es decir, ni la llanura ni el río acabaron con la navegación ni los pobladores, siempre vistos desde el centro del país como bárbaros en pleno siglo XX.

El problema central se encuentra, entre otros aspectos, en el hecho de que se considerara que el poblamiento se debía hacer a partir de la formación de presidios, en la concesión desmedida de tierras en pocos propietarios. También en la falta de diplomacia para establecer tratados con países como Venezuela que permitieran un mejor aprovechamiento del curso del río Orinoco. Claro está que en este último caso no solo el gobierno colombiano tenía la última decisión, pero la negativa ante los proyectos extranjeros de navegación del Meta frenó la posibilidad de mantener relaciones fluidas con los gobiernos de turno venezolanos. A estos aspectos se les debe sumar que los proyectos de organización estatal, entre los cuales vale la pena incluir el establecimiento de apostaderos y la Base Naval ARC Santander, fueron

[275] José Eustasio Rivera, *La vorágine: Una edición cosmográfica*, ed. Margarita Serje y Erna Von Der Walde (Bogotá: Universidad de los Andes, 2024), 211.

[276] Joseph Conrad, El corazón de las tinieblas (Madrid: Alianza Editorial, 1998).

[277] Mario Vargas Llosa, *El sueño del celta* (Madrid: Alfaguara, 2010).

de corto alcance en el tiempo, como parte de una solución parcial a un problema concreto y no como un proyecto de país en cada una de las fronteras.

Las ruinas de la base naval se mezclan con los buenos recuerdos de los pobladores de Orocué. Ya fuera que sirvieran en la Armada, en el puerto o en cualquier labor, los testimonios concuerdan en que el municipio sintió un nuevo impulso de desarrollo y asentamiento como ombligo de la región. Desde el viaje por el Orinoco, la Armada fue reuniendo pobladores que habían abandonado el puerto debido a la violencia y la indiferencia del Estado. El hecho de que la Armada centrara su injerencia a partir del control fluvial, es decir, las rutas desde las cuales se organizaba y comunicaba el territorio, le dieron una mayor perspectiva de seguridad a los pobladores. Por esta razón, la organización de la propiedad, es decir, el crecimiento urbano del municipio, las festividades que reforzaron el sentido de pertenencia a la Nación colombiana y hasta el crecimiento biológico que se dio con la llegada de nuevos pobladores que servían en la base naval, son una muestra de que no "todo el río se lo llevó"[278].

Ni ruinas, ni nostalgia, ni solo la visión literaria que tanto se rescata por estos días —con motivo del centenario de la novela *La vorágine*—, la historia de Orocué es más rica y profunda. Se trata de un puerto de mar y tierra en el que inició un proceso de poblamiento con, por lo menos, más de cuatrocientos años de historia. Vasta con detenerse en los diversos proyectos de navegación que plantearon venezolanos y colombianos a partir de este emplazamiento de conexiones entre las llanuras y las cordilleras americanas; con los productos que circularon por el puerto, de los cuales apenas se conservan algunos como piezas de museo y de la importancia estratégica que la Armada Nacional le dio en la organización de la Fuerza Naval del Oriente a mediados del siglo XX, para darse cuenta de que estos hitos históricos dan cuenta de la importancia de la población. En la medida en que los nuevos proyectos políticos y económicos dejen la visión extractivista, como los expuestos de años anteriores —en la actualidad a partir de la explotación de petróleo—, y recuperen las rutas de los llanos que constituyen su hidrografía, en esa medida el municipio volverá a ocupar el lugar central que le dieron la historia y los agentes que lo cruzaron y vivieron.

[278] Servando González, "Lo que el Meta se llevó", 141.

Bibliografía

Andrade Suescún, Francisco. "Demarcación de las fronteras de Colombia". En *Historia Extensa de Colombia,* vol. 19, tomo 12. Bogotá: Ediciones Lerner, 1965.

Archivo Notarial de Orocué, *Protocolo Notarial de Orocué,* tomo 21, fol. 34, fol. 67v., fol. 70r., fol. 70r.-v, fol. 70v.

Betancourt, Alexander y Sebastián Martínez. *La montaña del Quindío.* Pereira: Universidad Tecnológica del Quindío, 2021.

Codazzi, Agustín. "Descripción de la provincia de Casanare" [1876]. En *Geografía física y política de la Confederación Granadina: Estado de Boyacá; Territorio de Casanare; Obra dirigida por el General Agustín Codazzi.* Bogotá: Fundación Gaia y Fundación Puerto Rastrojo, 2000.

"Condecoración de Almirante Padilla otorgada a Rafael Hernández en Orocué". Archivo personal de la familia Hernández Espinoza en Orocué.

"Congresistas a Orocué". *Anales del Congreso: Órgano de Publicidad de las Cámaras Legislativas,* 21 de octubre de 1969, 963.

Conrad, Joseph. *El corazón de las tinieblas.* Madrid: Alianza Editorial, 1998.

De Rivero, Juan, S. J. *Historia de las misiones de los llanos de Casanare y los ríos Orinoco y Meta.* Bogotá: Imp. de Silvestre, 1883.

Díaz Escobar, Joaquín. *Bosquejo estadístico de la región oriental de Colombia, y medios económicos para su conquista, sometimiento y desarrollo industrial y político.* Bogotá: Imprenta de Zalamea, 1879.

Eustasio Rivera, José. *La vorágine: Una edición cosmográfica.* Editada por Margarita Serje y Erna Von Der Walde. Bogotá: Universidad de los Andes, 2024.

Franco García, Roberto. *Historia de Orocué.* Bogotá: Kelt Colombia S.A./Ecopetrol, 1997.

Galindo, Aníbal. *Memoria sobre el derecho de los Estados Unidos de Colombia a la libre navegación del Orinoco.* Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1878.

Garcés, Modesto. *Un viaje a Venezuela.* Bogotá: Librería Colombiana de Camacho Roldán & Tamayo, 1890.

González Gómez, Lina Marcela. *"Un edén para Colombia al otro lado de la civilización: Los llanos de San Martín o territorio del Meta, 1870-1930".* Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015.

González, Luis Servando. "Lo que el Meta se llevó: Crónica de la historia de una base naval". *Caribabare: Revista del Centro de Historia de Casanare* 18, n.º 17 (Yopal, marzo de 2008) 139-142.

González, Pablo V. *Recuerdos de un viaje.* Santander: Tipografía de Zapatoca, 1913.

Guhl, Ernesto. *Colombia: Bosquejo de su geografía tropical.* Tomo 2. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976.

Helg, Aline. *La educación en Colombia.* Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. *Casanare: Características geográficas.* Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1999.

Maya, Carmen Julia. "Libreta de calificaciones del Jardín Infantil de Orocué, 1964".

Medina, Eliseo. "La navegación del río Pauto". *Revista Ilustrada: Crónica, Ciencias, Artes, Literatura, Historia* 1, n.º 3 (septiembre 25 de 1898).

"Memoria del gobernador de Casanare a la Cámara Provincial en sus sesiones de 1843", Támara, 1843. Biblioteca Nacional de Colombia. *Fondo Pineda,* 733, pieza 12.

Molano, Alfredo. *Siguiendo el corte. Relatos de guerras y de tierras* (Bogotá: El Áncora Editores, 1989)

Niño Franco, Loida. "Presencia histórica de la Armada Nacional en Orocué". Sin pie de imprenta.

"Niños fotografiados en embarcación de la Armada durante fiesta de comunión en Orocué". Archivo personal de la familia Hernández Espinoza en Orocué (s. f.).

Pérez Triana, Santiago. *De Bogotá al Atlántico.* Bogotá: Biblioteca V Centenario Colcultura, 1992.

Rausch, Jane M. *Una frontera de la sabana tropical: Los llanos de Colombia, 1531-1831.* Bogotá: Banco de la República, 1994.

Rausch, Jane. *Colombia: El gobierno territorial y la región fronteriza de los Llanos.* Medellín: Universidad de Antioquia, 2003.

Raush, Jane M. ""Vaqueros Románticos", "Tierra del Futuro" o "Devoradora de Hombres": La frontera de los Llanos en la formación del nacionalismo colombiano". *Historia y Sociedad*, n.º 14 (2008): 23-44.

Rivas, Medardo. *Los trabajadores de la Tierra Caliente.* Bogotá: Impr. Banco Popular, 1972.

Román Bazurto, Enrique. *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano.* 4.ª ed. Cartagena: Giro Editores, 2005.

Serje, Margarita y Erna Von Der Walde. Introducción a *La vorágine: Una edición cosmográfica.* Bogotá: Universidad de los Andes, 2024.

Thornthon, John K. *A cultural history of the Atlantic World, 1250-1820.* Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

Chaffanjon, Jean. "Trabajadores transportando un barco sobre rieles en Puerto Ayacucho". Placa de vidrio, 1886. Biblioteca Nacional de Francia. Repositorio Digital de Patrimonio Documental y Bibliográfico. https://patrimoniodocumental.uniandes.edu.co/digital/collection/viaje-orinoco/id/142/rec/224

Triana, Miguel. *Al Meta.* Bogotá: Casa Editorial de El Liberal, 1913.

Valencia Tovar, Álvaro. "Historia militar contemporánea". En *Nueva historia de Colombia,* tomo II, editado por Jaime Jaramillo Uribe. Bogotá: Planeta, 1989.

Vargas Llosa, Mario. *El sueño del celta.* Madrid: Alfaguara, 2010.

Vergara y Velasco, F. J. *Nueva geografía de Colombia escrita por regiones naturales.* Tomo 1. Bogotá: Imprenta de Vapor, 1901.

Imagen 19. *Timón del cañonero Santa Marta.*

Fuente: Dirección de Historia Naval, Bogotá, Colombia.

Timón del cañonero *Santa Marta.* El cañonero *Santa Marta* fue una unidad naval construida bajo la supervisión de la Armada británica. Inicialmente, su tripulación estaba compuesta por marinos ingleses, quienes fueron reemplazados progresivamente por personal colombiano. Operó en el río Magdalena y en el río Putumayo entre 1930 y 1963. Actualmente se exhibe en la Dirección de Historia Naval de la Armada de Colombia.