

## CAPÍTULO VIII

### VIAJEROS POR LOS CAMINOS DEL EJE CAFETERO

Jaime Lopera

El testimonio de los viajeros extranjeros que pasaron por los caminos del Eje Cafetero, constituye un variable mosaico de descripciones, experiencias y referencias de costumbres que ayudan mucho a la comprensión de los episodios vividos en este territorio, en especial en los inicios de nuestra nacionalidad. Esos viajeros dejaron, cada uno a su manera, memorias y escritos llenos de detalles pintorescos o científicos, pero también pinturas y grabados que muestran las vicisitudes de los caminos. Aquí nos proponemos hacer conocer una muestra de tales acotaciones para enriquecer las novedades de aquella época por boca de los forasteros que nos visitaron.

Fueron muchos los viajeros extranjeros que pasaron por el Virreinato de la Nueva Granada, por la Gran Colombia y por los inicios de la República. Muchos de ellos vinieron en plan de observadores científicos, otros en plan de asesoría geológica, y otros más como simples exploradores naturalistas. No faltaron quienes lo hicieron como diplomáticos, y algunos en tímidas correrías de espionaje que tal vez nunca serían reconocidas como tales con forma explícita. Aquí se presentan once testimonios, de los cuales sólo cuatro son de colombianos. El número de visitantes es abundante y poco a poco se van conociendo versiones nuevas, debido a hallazgos en bibliotecas particulares u oficiales de Europa y Estados Unidos, lo cual enriquece la historiografía colombiana en forma notable. Por ahora, con la muestra elegida creemos que se observan buenos ejemplos de las costumbres de la época en que la colonización mostró más adelantos en esta región.

Los viajeros dejaron sus impresiones en libros de memorias publicadas, casi todas, fuera del país. Tales libros llevaban láminas con dibujos originales de los viajeros; o grabados y dibujos ilustrados por otros con base en la recordación del viajero, además de los textos escritos con los recuerdos de los viajes, unos más minuciosos que otros, dependiendo del oficio o capacidad de observación del transeúnte. En el inventario de caminantes no todos ellos pasaron por la zona que hoy ocupa el Eje Cafetero, pero quienes así lo hicieron, dejaron bien reflejadas sus experiencias por estas trochas y caminos.

#### EXPLORADORES Y VIAJEROS

Después de las exploraciones y viajes, y de regreso a su país de origen, el viajante escribía sus evocaciones, exhibía sus mapas, óleos y grabados; seguramente daba conferencias, y en fin, procuraba dar a conocer el fruto de su peregrinaje. En muchos casos, los que llegaron contratados para la minería eran más que todo exploradores con intereses técnicos que trajeron consigo unos aprendizajes que nos fueron de

mucha utilidad por años, por aquello que hoy llaman la transferencia de tecnología. En otros casos, tanto los exploradores y técnicos, como los simples viajeros, hacían los dibujos de memoria, lo que daba como resultado que a veces se copiaban los paisajes europeos como si fueran sudamericanos.

La lista de los viajeros extranjeros y nacionales es abundante, y de ella cabe mencionar las versiones que traen Giorgio Antei en su formidable libro de viajes ilustrados por Colombia (1817-1857) con profusión de láminas y dibujos; y el libro dirigido por Mario Carvajal, con notas de Armando Romero Lozano, extractadas de los textos originales, ambas obras de inocultable interés para aquellos que deseen conocer más a fondo la descripción de diversos viajes por todo el país. En este caso, sólo se hace referencia a los apartes que tocan con el paso por las regiones que hoy constituyen el Eje Cafetero, tomados de textos diferentes<sup>1</sup>.

No sobra recordar, que algunos no eran viajeros de paso: una buena parte de la tecnología europea para la explotación del oro y otros minerales entró a esta región por Marmato, población adonde arribó el técnico Boussingault. En San Juan, una pequeña aldea al lado de Marmato, según el historiador Álvaro Gartner<sup>2</sup>, "*la colonia extranjera más grande de Colombia en el siglo XIX*", se recogió mucha de la influencia de los técnicos europeos que allí vinieron en pos de la minería. Por ejemplo, el ingeniero inglés Tyler Moore estuvo en Marmato en 1828, y unos años después pasó a Cundinamarca donde se inició en la caficultura. Eduardo Walker Robledo, hijo de un ingeniero inglés del mismo nombre, hacia 1830 le aprendió las técnicas para el cultivo del café, al punto que se instaló en tierras manizaleñas y allí plantó con éxito ese mismo cultivo en una finca llamada "La Cabaña", cuando dicho arbusto era el asomo de un producto que apenas comenzaba a dar idea de su importancia en la economía de la región.

### **1801: Humboldt, y los cargadores**

El más importante de los viajeros extranjeros que pisaron el territorio colombiano, y desde luego el Eje Cafetero, fue Alejandro de Humboldt; este botánico y científico alemán abrió el camino para que, después de la lectura de sus textos científicos en los salones monárquicos de Londres, Berlín o París, otros colegas suyos y expedicionarios, animados por su prosa, se atrevieran a dar el salto hasta América.

---

<sup>1</sup> El texto de Antei relaciona a estos viajeros: Jorge Juan y Antonio de Ulloa (españoles), Humboldt, Berg y Karsten (alemanes); Mellet, Duane, Hamilton, Powles, Cockrane, y Empson (ingleses); Cuvier, Lacroix y Roulin (franceses). Por su parte, Carvajal y Romero mencionan, entre otros, a Humboldt, Hamilton, Holton; Mollien, Lemoyne, Saffray, Andre, d'Éspagnat y Cane (argentino).

<sup>2</sup> Gartner, (2005), p.51. Este libro es un gran aporte bibliográfico: contiene los nombres y pormenores de los ingenieros europeos que vinieron a las minas de Riosucio, Marmato y el Cantón de Supía, y abunda en detalles sobre el papel de aquellos entre 1873 y 1930.

En lo que toca al Eje Cafetero, es muy significativa la descripción de Humboldt<sup>3</sup>, al relatar sus impresiones sobre el camino del Quindío, que él recorrió en 1801:

*"Considérase la montaña de Quindío (lat. 4° 36', long. 75° 12') como el paso más penoso de la Cordillera de los Andes; porque es bosque espeso, completamente deshabitado, que en la mejor estación cuesta diez o doce días de travesía. Allí no hay cabaña alguna, ni medios de subsistencia. Los viajeros, en todas las épocas del año, hacen sus provisiones para un mes, porque a menudo sucede que, por el deshielo de las nieves y súbita crecida de los torrentes, se encuentran aislados y sin poder dirigirse a Ibagué ni a Cartago".*

Un sitio denominado como el Garito del Páramo es el punto culminante de la cordillera a 3.500 metros sobre el nivel del mar. El sendero por el que se salva la cordillera, dice el científico, es tan estrecho *"que apenas tiene 4 ó 5 decímetros, y se parece a una galería al descubierto"*. Después de algunas observaciones sobre las características mineras de la zona, añade Humboldt:

*"Los bueyes, bestias de carga que se usan en estas comarcas, difícilmente pasan por dichas galerías que tienen hasta 2.000 metros de largo, y si se tropieza con ellos por desgracia en el centro de los barrancos hay que desandar el camino recorrido o subirse a los bordes de la grieta sujetándose a las raíces que del suelo penetran hasta allí"*.

Más adelante, indignado por lo que vivió durante esta aventura, le describe a su hermano Guillermo los pormenores del viaje a lomo de otro hombre:

*"Los viajeros se hacen cargar ordinariamente por hombres que se llaman cargueros. Tienen una silla amarrada a la espalda, sobre la cual el viajero se sienta, andan tres o cuatro horas por día y sólo ganan 14 piastras en 5 ó 6 semanas. Nosotros preferimos caminar a pie y, habiendo tenido muy buen tiempo, sólo pasamos 17 días en estas soledades, donde no se halla traza alguna de haber sido habitadas; se duerme en cabañas con hojas de heliconia, que hay que cargar especialmente para ello. Al pie occidental de los Andes hay pantanos en que uno se hunde hasta la rodilla. El tiempo había cambiado, llovía a torrentes en los últimos días, las botas se pudrían en las piernas, y llegamos descalzos y cubiertos de heridas a Cartago, pero enriquecidos con una bella colección de plantas nuevas, de las cuales tengo gran número de dibujos"*.

En su viaje desde Santa Fe a Popayán, cuenta Humboldt que después de haber bajado hasta Fusagasugá, Pandi, e Icononzo, llega hasta Ibagué. *"Este poblado, dice, fue construido a comienzos de la conquista en una parte del llamado Páramo del Quindío; los pijaos, que en 1801 estaban completamente aniquilados destruyeron la primera fundación; y aunque luego se construyó una nueva ciudad, esa también fue asolada por dicha tribu hasta que finalmente se consolidó el poblado ibaguereño como un punto focal del tránsito del oriente hacia el occidente del país."*

---

<sup>3</sup> Humboldt, (1959), p. 62.

Por estos contornos Humboldt empieza a identificar la cordillera central y señala que desde Ibagué se observan cuatro montañas todo el tiempo cubiertas de nieve (el Páramo de Ruiz, Tolima, San Juan y Quindío), excepto la de Herveo. Como en esta ocasión Humboldt se encuentra muy sensible con la vida miserable de los cargueros, atestigua de ellos:

*“Alternando los más altos calores con el frío del páramo, expuestos a la humedad de tremenda lluvias tempestuosas, rebajados a verdaderos animales de carga, frecuentemente con la espalda herida, con el riesgo de ser abandonados en la montaña, solos y sin ayuda cuando se enferman de desfallecimiento... todo esto no pesa más que el goce de satisfacer la tendencia hacia una vida libre, sin obligaciones, salvaje como la del jabalí”* 4. .

### **1811: Vernaza y la petición al Virrey Amar**

Existe un interesante testimonio de José Ignacio Vernaza<sup>5</sup> en torno a las acciones que se emprendieron en Cartago, desde 1811, para la construcción del camino del Quindío: *"Sobre la apertura del camino a través de la abrupta montaña del Quindío, libró Cartago, desde la época colonial, una tenacísima campaña, a fin de ponerse en comunicación con la capital y que tal vía sirviera a todo el Valle del Cauca"*.

La idea del camino por esta ruta, prevista desde mediados del siglo XVII, revela que el poblamiento de esta zona tolimense ya reclamaba un camino hacia Cartago y un vínculo de mercado con las zonas auríferas de Supía y Marmato. Refiere Vernaza el hecho de que se encontró un expediente en los archivos de Popayán, incoado por Manuel María Buenaventura, donde consta que fue el cartagueño Ignacio Durán y Oviedo, con la ayuda del Ayuntamiento de esa ciudad, quien primero acometió esa difícil misión de reclamo por un camino quindiano ante el gobierno central de aquella época.

En el expediente mencionado, dice Vernaza, se encuentra la petición hecha al virrey Amar y Borbón en el año de 1807, y una extensa relación en la que se habla de las minas, maderas, terrenos y demás riquezas con que se beneficiaría el camino, y la distribución que debe hacerse de las tierras a los primeros pobladores. El gobierno central, a partir de entonces, promulgó muchas leyes (una de ellas, la de Bolívar) para darle forma a esta vía, con la modalidad de concesiones de tierras y adjudicaciones a los constructores del camino del Quindío por la cordillera central.

### **1825: La opinión de los suecos**

---

<sup>4</sup> Humboldt, (1982), p. 83 y ss.

<sup>5</sup> Vernaza (1941) p.25

Otro testimonio sobre la situación de los caminos en el Virreinato de la Nueva Granada es el que ofrece Carl August Gosselman<sup>6</sup>, un viajero sueco que estuvo por estas tierras hacia 1825:

*“...los caminos estaban en estado intransitable, máxime que nuestro recorrido era por entre bosques y pantanos espesos; a decir verdad no eran caminos. Acá no se encuentran otras vías de comunicación entre los poblados: por eso nuestra costumbre o el concepto que tenemos de nuestros caminos al asociarlos con la idea de que a través de ellos las gentes en un país se movilizan de un lugar a otro, solas o con sus animales, aquí no podemos llamarlos así. La facilidad de trasladarse es igual a la que pudiera ofrecernos cualquier línea recta trazada en la tierra para unir unos puntos tan deshabilitados como el nuestro”.*

Desde luego cabe anotar, como dijimos antes, que algunos extranjeros, ingleses, alemanes, franceses, vinieron para quedarse. Independientemente de las razones por las cuales cortaban con sus respectivos países de origen; muchos de ellos decidieron afincarse en territorio del Eje Cafetero (Marmato, Supía, San Juan), en tanto que otros lo hicieron en tierras tolimenses. Por ejemplo, en 1864, Isidro Parra, fundador de El Líbano, se tropieza por allí con otro ingeniero francés, Desirée Angee (natural de Normandía), quien por esa época había llegado a la Gran Colombia para colaborar en la construcción del Capitolio Nacional. Estimulado por las leyes expedidas en 1849 sobre adjudicaciones de tierras a cambio de la apertura de vías, Angee se quedó en el país, se casó con una colombiana y se asentó en las tierras de El Líbano donde compartió con sus fundadores la empresa colonizadora de este poblado<sup>7</sup>.

### **1827: La experiencia de un francés**

El viajero francés Juan Bautista Boussingault escribió sus *Memorias*<sup>8</sup> de viaje y aventuras en 1892. En ellas relataba sus múltiples experiencias como testigo de la historia americana, haciendo especial énfasis de sus desplazamientos por la Guayra a Santa Fe, su excursión por el valle del Magdalena, por el Chocó, el viaje al Ecuador y su recorrido por Antioquia y el Valle del Cauca entre 1824 y 1830.

Es muy agradable leer la crónica de este viajero francés cuando habla de su encuentro con Bolívar y Manuelita Sáenz, y de la vida en poblaciones como Cartago. Pero en especial merece registrarse el tratamiento que dio, en sus recuerdos como expedicionario, a estas tierras del Eje Cafetero que otros aventureros y cronistas ya habían detallado.

Cabe destacar, en el volumen IV de sus extensas *Memorias*, la narración de Boussingault sobre su paso por la Cordillera Central desde y hacia el Quindío. Porque

---

<sup>6</sup> Gosselman, (1981), p.239.

<sup>7</sup> Santa, (1997), p. 26.

<sup>8</sup> Boussingault, (1981), Vol. VI, p. 90 y ss.

varías veces cruzó la cordillera como oficial de minas, encargado de ayudar a la explotación de algunas vetas en el occidente colombiano por cuenta del gobierno de entonces y en su carácter de experto en estas materias.

En 1827 Boussingault hizo la primera travesía con “silletteros” desde Ibagué hasta Cartago; tardaron en total nueve días en esta expedición. Él mismo midió, desde la altura del páramo, un total de 12 leguas de 6.600 varas cada legua en esta ruta hasta Cartago. En otra ocasión recorrió la misma distancia en cinco días y medio, pero a lomo de mula y con un clima más favorable.

Boussingault había sido nombrado como Superintendente en la Vega de Supía y en Marmato, con la misión de organizar y dar más extensión a la explotación de las minas de oro. Cuando hizo su primer viaje, desde Bogotá hasta Ibagué, y de allí hasta el páramo para descender hasta Cartago, descubrió que *“la vía preferida para el transporte de las telas bastas de algodón fabricadas en El Socorro y que tienen un gran consumo en las Provincias del Sur, era el Paso por el Quindío”*.

Boussingault contrató en Ibagué a los cargueros que habrían de llevarle sus cajas, baúles y pertenencias con destino final a la Vega de Supía. Once cargueros le llevaron 41 arrobas y 9 libras de equipaje por las cuales pagó la suma de 80 piastras y 6 reales (una piastra era igual a 1.000 libras españolas de entonces), pero debió abonar 16 piastras a un “sillettero” que lo transportó a él, a paso suave, sobre una silla de caña.

Es interesante conocer la manera dramática cómo este viajero francés, tal como lo hizo Humboldt, relata la faena del viaje en las espaldas del sillettero:

*“...el transportado debe permanecer inmóvil, mirando hacia atrás y con los pies reposando en un travesaño; en sitios escabrosos, como al atravesar un torrente sobre un tronco a manera de puente, el sillero recomienda al patrón que tiene sobre la espalda cerrar los ojos; es cierto que nunca sucede un accidente, pero da lástima ver al carguero sudando gruesas gotas a la subida y oírlo respirar, emitiendo un silbido tremendo; a pesar de las ofertas que me hizo un sillettero de los más reputados, preferí pasar la cordillera a pie”<sup>9</sup>.*

## **1827: El bastimento de los viajeros**

Más adelante, el viajero francés Boussingault nos ofrece algunos interesantes datos sobre la comida que se consumía en aquella época:

*“...el bastimento (los víveres) que debíamos llevar, consistía en tiras de carne seca de res, bizcochos de maíz, huevos duros, azúcar en bruto (panela), chocolate, ron, pedazos de sal que se conocen con el nombre de `pedras` y resisten a la humedad, y cigarras. Yo debía alimentar solamente a los cargueros que llevaban los víveres, la*

---

9 Boussingault, (1981) Vol. p.74 y ss.

*cama y las hojas de 'bijao'; los otros llevaban su propia alimentación, o sea, 'tasajo', panela, chocolate, arepas y sobretodo 'fifi' que se hace con bananos verdes secados al horno, cortados en tajadas longitudinales, todavía harinosos al punto que adquieren la dureza y la consistencia del cuerno; para comer 'fifi' en vez de pan se le rompe con una piedra y se le deja entre agua"<sup>10</sup>*

El 23 de mayo de 1827 salió Boussingault de Ibagué, atravesando el Combeima, y desde allí comenzó a hacer mediciones científicas (como las altitudes en cada sitio y las temperaturas de las aguas que encontraban), cosas que él hacía rutinariamente mirando el barómetro y el termómetro cada vez que se arrimaba a un determinado sitio. Las indicaciones técnicas que se leen en esta parte de las memorias del francés, en su expedición a Supía, son muy prolijas y contienen un material documental bastante sugestivo.

Por esta época, el viajero redescubrió la palma de cera (que Humboldt ya había reconocido y catalogado). Llegando a Pambamarca<sup>11</sup>, Boussingault observó que estaban rodeados de las más bellas palmas de cera, quininas blancas (descritas por Mutis) y helechos "arborescentes". El 28 de mayo los viajeros llegaron propiamente al páramo: al medir la altitud se comprobó que estaban a 3.390 metros sobre el nivel del mar y el termómetro marcaba 11,7 grados centígrados.

Después de almorzar en el alto, comenzaron a descender por caminos estrechos y en medio de la lluvia, y después de cuatro horas de marcha arribaron a Matafucía donde, según observación del experto minerólogo, reconoció unos feldespatos que se utilizan en la construcción. Es de advertir en estos textos, las precisiones geológicas que empleaba el técnico en estos viajes.

Al día siguiente hallaron un camino para alcanzar desde Cruz Gorda hasta el río Quindío que era, en esa zona, un largo pantano; pasaron el afluente sin accidentes y de allí subieron al Alto de Laraganao, y por este sitio arribaron a El Roble. El 30 de mayo fueron a desayunar a Buenavista (altitud 1.837 metros, temperatura 17<sup>o</sup>) donde comenzaba un camino duro, por entre guaduales y barro que les llegaba a las rodillas. En la tarde del 1 de junio llegaron a La Balsa (hoy Ulloa, altitud 1.279 metros) y allí esperó Boussingault unos cargueros que se habían retrasado por las fiebres.

El 2 de junio de 1827 se puso en marcha hacia Cartago por un deplorable camino hasta el río La Vieja y ese mismo día llegó a su destino felizmente. Su ayudante, a quien había enviado adelante, había tomado en alquiler una casa espaciosa de estilo morisco, con galerías interiores que daban sobre el patio y allí encontró, en Cartago, "una sirena de ojos azules" que lo dejó medio loco. Boussingault estaba por los veinticinco años y mucha parte de sus recuerdos tienen el fondo de mozas jóvenes y hermosas que enamoraba en el camino.

---

<sup>10</sup> Boussingault (1981), Vol. IV p. 75.

<sup>11</sup> Pambamarca aparece también como una provincia de Pichincha, en el Ecuador. Tal vez de aquí se derivó el nombre dado a Cajamarca, Tolima.

## 1827: Un viajero toma café en Cartago

La crónica abunda en otros detalles en torno al encuentro de Boussingault con Gabriel de La Roche, otro francés que hacía rato trabajaba en Cartago como administrador del estanco de tabaco, y en la cual señala pormenores sobre la forma de vida en esa que el expedicionario llamaba la “América meridional”.

De la Roche, un francés progresista quien estuvo en las jornadas de la Comuna de París y había emigrado a América, contrajo matrimonio con Florentina Marisancena, primogénita de un nativo de la región, un señor de apellido Marisin Luma (o Sebastián de Marisancena, como se lo conoció después), quien por cierto vivía orgulloso “*de la nobleza de su familia y yo tuve a la vista (dice Boussingault) todos los escudos, títulos, sellos, etc.*”.

En ese entonces los esclavos “*eran muy numerosos*”; la vida fácil y ociosa para los blancos, las mujeres graciosas, “*mas que bonitas*” y agradables con sus cabellos entremezclados de flores. Ya se ofrecía entonces como atención un café para las visitas<sup>12</sup>. Al respecto de lo anterior, Boussingault nos da una explicación muy singular: “*el efecto atribuido al café está generalmente admitido por las señoras de la América meridional*” (¿). *Las señoritas, agrega, son excelente bailarinas del bolero, del fandango y del molé-molé. Y para refrescarse, remata el autor, ron, del que rara vez se abusa*” en las reuniones sociales de Cartago”.

Después de unos meses en Cartago, bajo la agradable hospitalidad de De La Roche, Boussingault finalizó su jornada cuando arribó a tomar posesión del cargo oficial como superintendente en Supía y en Marmato: los detalles de esta parte de su crónica ocupan muchas otras páginas de sus memorias. En una de ellas aparece un primer testimonio con respecto a una explosión del volcán el Páramo del Ruiz: fue el 14 de marzo de 1805 cuando una nube de cenizas que venían del este alcanzó a llegar a Cartago y Anserma, y cubrió con sus sombras una parte del día<sup>13</sup>.

## 1836: Detalles de unos ingleses

Otros viajeros nacionales transitaron por el Eje Cafetero hacia Bogotá y Popayán, y viceversa: militares y científicos tales como José Celestino Mutis (desde 1783, director de la Expedición Botánica), el sabio Francisco José de Caldas, y además las tropas patriotas y realistas que transitaron estos contornos. Con el tiempo, el camino del

---

<sup>12</sup> Estamos hablando de 1827, cuando el café ya se tomaba como bebida en los salones franceses.

<sup>13</sup> Son incontables las peripecias de Juan Bautista Boussingault en sus viajes por el Cantón de Supía y el papel que cumplió en la explotación de las minas de Marmato en el siglo XIX. El libro citado de Álvaro Gartner (2005) trae una completa investigación sobre los ingenieros ingleses, franceses y alemanes que participaron de los negocios mineros en esta región y sus relaciones con Gran Bretaña.



Quindío y sus alrededores se constituyeron en un rico filón de investigaciones botánicas y geológicas de toda índole, como lo indican las crónicas de la época.

#### **UN LONDINENSE DESCRIBE LA PALMA DE CERA**

***“En las pendientes de los Andes, en proximidad de un terrible paso, crece una palma aislada, de considerable elegancia: alcanza una altura de mas de diez metros y es perfectamente derecha; su esbelto tronco, de igual grosor desde las raíces hasta la copa, puede encerrarse con la mano. El fruto de la palma cuelga de delicados filamentos, y es muy estimado por su aceite, que los nativos extraen sumergiendo el fruto en agua tibia”.***

**Charles Empson, *Narratives of South America: illustrating manners, customs and scenery. Londres, 1836***

Pero es curioso ver que la mayor parte de estos viajeros eran franceses y fueron ellos, según Gabriel Giraldo Jaramillo, los que *“han sabido observar con más sagacidad y agudeza, los que han dejado una imagen más viva, más directa y no pocas veces más emocionada de la naturaleza y las gentes de Colombia”*<sup>14</sup>. Todas estas narraciones de los viajeros extranjeros han enriquecido notablemente la descripción de nuestra geografía, la idiosincrasia de nuestra gente, las condiciones del paisaje y las características del transporte y sus caminos.

Otro viajero, esta vez el inglés Charles S. Cochrane, relata así su experiencia del viaje por el camino del Quindío<sup>15</sup> después de su visita por los lados de Norcasia por el año 1846,

*“Quien quiera viajar por estas tierras no puede prescindir fácilmente de un catre ligero y plegable y de un toldo para protegerse de los mosquitos y niguas... lo suficientemente tupido para prevenir la entrada del jején. Las almohadas, sábanas y cobijas deben ser traídas de Europa pues las de aquí son de mala calidad... del mismo modo, el viajero debe llevar dos o tres sábanas de lino holandés que cubren hasta los pies; las chaquetas deben ser amplias y abotonadas hasta el cuello. La ropa debe ser de color blanco, es más fresca y fácil de lavar, además, se seca prontamente. De igual manera, son necesarios dos sombreros de paja con bordes amplios, uno para viajar en canoa y el otro para utilizarlo en otras ocasiones; zapatos holandeses fuertes con suelas de cuero y un par de zapatos ingleses para cacería”.*

Por su parte, Charles Empson llegó a la Nueva Granada en 1832 y, a su regreso a Inglaterra, publicó sus narraciones por Sur América que fueron inspiradas, dice, por los viajes y lecturas de Humboldt<sup>16</sup>. Él mismo dibujó y describió todas las láminas que aparecen en el libro, como es el caso de la palma de cera (que también dibujó Albert Berg). Su paso por el Alto del Quindío fue emocionante: *“Nada en Europa puede*

<sup>14</sup> Viajeros Extranjeros, (1970), p. 10, varios autores.

<sup>15</sup> Antei, (1995), p. 83 y ss.

<sup>16</sup> Antei (1995) p.133 y ss.

*igualar la estupenda, sublime grandiosidad de la escena que se presenta desde este punto”.*

### **La Princesa Quitalena**

Intercaladas en las descripciones del paisaje y la geografía de los sitios que visitaba, el viajero inglés Empson también se ocupó de hacerle juego al romanticismo de su época novelando la historia de amor de Leona Leyba y Mateo Lozano, oficial del ejército patriota, cuyos pormenores van desde el cuartel donde él concurría, hasta el convento que ella abandona por amor al español para unirse con él y construir un hogar placentero.

En otro aparte del mismo libro, el viajero inglés dedica todo un capítulo a contar la historia imaginaria de la princesa Quitalena, hija del cacique Zatacombo, que desapareció en el bosque para infortunio de la tribu que la veneraba<sup>17</sup>.

### **1840: Viajeros colombianos en la ruta**

Como se reseñó antes, no sólo los extranjeros daban cuenta en sus memorias sobre los desplazamientos que ellos realizaban por la abrupta geografía de Colombia: también algunos viajeros colombianos, fuera de los científicos, dejaron testimonios de sus viajes por los caminos de la época. El caleño Manuel María Mallarino, quien fue presidente de nuestro país de 1855 a 1857, dejó consignada su experiencia por el camino del Quindío en una conocida página titulada “*Tempestad en el Quindío*”<sup>18</sup>, en la cual contaba su viaje en el año de 1840.

Allí narra cómo salió de Ibagué en una caravana de 20 peones (un grupo con diferentes oficios, tales como silleros o silleteros, lichigueros, buleros, petaqueros y camareros); narra la ascensión por el camino del Quindío hasta la cumbre de la cordillera central que hizo a lomo de un sillero y suministra detalles de esa tremenda experiencia.

Por ejemplo, “*la silla “está hecha de guadua en figura de ángulo agudo, se sujeta al pecho por dos fajas de un árbol llamado cargadera, y por la otra en la cabeza. Sentámonos y marchamos por primera vez cargados por hombres... al principio nos causó molestia andar con la espalda al camino; poco a poco fuimos acostumbrándonos y al fin encontramos agradable nuestra manera de viajar”.*

Fuera de las descripciones de los paisajes, de los árboles y de la flora que encuentra este viajero por el camino, cabe destacar el cuadro de penalidades que sufren los viajeros en esta ruta.

### **1852- Los Viajes de Manuel Pombo**

---

<sup>17</sup> Antei (1995), p.138.

<sup>18</sup> Samper Ortega, (1977), p. 43.

Manuel Pombo nació en Popayán en 1827, y falleció en Bogotá en 1889. Era un viajero incansable que escribió, en 1852, largas crónicas sobre sus viajes de Medellín a Bogotá, por territorio del actual Caldas<sup>19</sup>. Enrique Otero D'Costa, un ilustre historiador que vivió en Manizales y quien tuvo a su cargo el famoso *Archivo Historial*, publicó en esa revista las narraciones de Pombo que reflejan las condiciones y vicisitudes que se vivieron durante la travesía de Sonsón, Manizales, y de esta última ciudad a Mariquita.

Viniendo de Sonsón, la llegada de Pombo al llamado cañón de Arma, el ascenso a cumbres frías y luego el descenso hacia las planicies cálidas, le causaron mucha sorpresa. Las trochas, que él se negaba a llamar caminos, eran fragorosas y llenas de peligros.

A principios del año, Pombo llegó al pueblo de Aguadas que le sorprende por la demarcación de sus manzanas, por su plaza principal y por la manufactura de los sombreros de paja, los mejores que se hacen en Antioquia. Al salir de esta población, en dirección a Pácora, pasa por un sitio donde los lugareños le dicen que vive el Mohan, un adivino y curandero a quien también llamaban el indio Loaiza.

Después de dejar atrás a Aguadas, el viajero tropieza con el Alto de las Coles, desde el cual se divisa la loma del Pozo donde ocurrió la tragedia de Jorge Robledo, el conquistador de Antioquia. Luego de vadear la quebrada de La Frisolera, donde se bañan los habitantes ante la escasez de agua que hay en la siguiente aldea, Pombo llega a Salamina; allí encontró a los miembros de la Comisión Corográfica, encabezada por el coronel Agustín Codazzi, José Triana y Enrique Prince, verdaderamente afectados por su viaje por el camino desde Herveo<sup>20</sup>.

### **Por Muelas hasta Manizales**

En febrero, Pombo marcha hacia Manizales. Al llegar al alto de Chamberí, él y sus compañeros se detuvieron en una posada donde tomaron chocolate, y fumaron cigarros acostados sobre unas pieles de toro que les había prestado la casera. En la bajada, los agarró un aguacero monumental pero lograron atravesar un puente sobre el río del mismo nombre, Chamberí, antes de que la creciente se lo llevara.

Por allí llegan a Muelas, cerca de Aranzazu, después de pasar cenagales, precipicios, laderas, bajadas, montes cerreros y vendavales. En seguida de pasar por Neira, arriban a Pueblorrico y por allí bajan por la cuesta que desciende al río Guacaica. Allí se percata Pombo de un episodio muy importante de la época de la colonización: la muerte, el 6 de marzo de 1851, de Elías González, a quien apodaban *Cansaperros*, quien fue protagonista de muchas aventuras y pleitos en torno a la Concesión que él administraba<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Pombo (1992), en la publicación de Colcultura.

<sup>20</sup> Pombo (1992), p. 90

<sup>21</sup> Pombo (1992), p. 109.

### **LA MUERTE DE CANSAPERROS**

*El empresario Elías González, (a quien apodaban Cansaperros por su enorme capacidad de trabajo y el carácter activo que mostraba en sus actividades), había seguido un largo litigio sobre las tierras que ocupaban los colonos en la concesión que reclamaba. Como representante de su compañía González & Salazar, Elías iba hacia Manizales en compañía de un juez del Circuito y de otras personas, al parecer a tomar posesión judicial de algunas de dichas tierras. El 6 de marzo de 1851, en un platanar cerca de Neira, según cuenta Pombo, “le acechaban dos individuos que a quemarropa le dispararon un tiro, tan certero que apenas avanzó sobre su mula hasta un lugar marcado por una cruz, y allí cayó muerto”. Elías era tío del poeta Gregorio Gutiérrez González, de la Ceja.*

Manizales llevaba pocos años de fundación cuando Manuel Pombo alcanzó las goteras de la aldea en febrero de 1852<sup>22</sup>. Era la última población de Antioquia y estaba cortada sobre el “vallecito de Chinchiná, desde donde empieza la poderosa región del Cauca”. Se veía ya en el caserío una iglesia, la escuela y el cementerio para los tres mil vecinos. Las recomendaciones de Manuel Pombo sobre la ubicación de Manizales, como haciendo parte de una estrategia militar, supone que en su mente estaba darle una mano de consejo a los antioqueños.

Fue así como escribié, atribuyendo su pensamiento al general Herrera, que este Gibraltar antioqueño tendría una gran significación por su emplazamiento en una topografía que tenía tanta importancia para la defensa como para el ataque, puesto que en la guerra los antioqueños que se concentraren en Manizales podrían incursionar sobre el valle de Mariquita, o hacia la hoya del Otún que era una barrera formidable.

Después de un breve reposo, Manuel Pombo determina viajar hacia Honda, compra el bastimento o avío para cinco días de travesía por la helada cordillera, incluyendo unas botellas de aguardiente. Su primera sorpresa es que debía viajar a lomo de buey. Con trece bueyes, tres perros, un muchacho guía, cuatro arrieros, y Dionisio, su guía principal, Manuel Pombo, orienta su rumbo con dirección a la cordillera del Ruiz y el camino de Herveo.

La comitiva tenía la siguiente organización: a la vanguardia, Pedro, el guión o guía, llevando por la nariguera al buey madriño y marcando el sendero que debía seguirse. Enseguida los bueyes sin carga, para la remuda, con un arriero que los empujaba a punta de silbidos, gritos e interjecciones. Y al centro de la boyada, los bueyes cargados con el equipaje de Pombo. En un momento dado, después de pasar un sitio denominado Hojas Anchas, tienen que acampar en la sabana de Termales a 3.680 metros de altitud, e incluso lavarse el barro en un riachuelo frío.

---

<sup>22</sup> Pombo (1992), p. 112.

El paso por el Nevado del Ruiz, lleno de aprietos, acerca a los viajeros hasta la Cueva de Nieto que les sirvió como campamento (este nombre, según el guía, le fue dado a ese lugar por el mismo Elías González en recuerdo de un empleado suyo que había muerto en dicho sitio). De la cima de Lagunillas pasan a la mesa de Herveo desde donde se divisan los nevados del Ruiz, Tolima y Santa Isabel, ruta elegida para ir por Mariquita hasta Bogotá, destino final del viajero.

#### **DIÁLOGO ENTRE UN ARRIERO Y UN VIAJERO**

*“-¿Y yo también voy en buey?, pregunta Manuel Pombo.*

*-¿Y cómo se ensillan?*

*-Lo mismo que los demás animales, y les sirve de freno la nariguera.*

*-Pero serán de movimientos duros...*

*-Eso sí, porque casi todos son trotones, pero yo le voy a coger un andón”.*

*Pombo, pág. 114*

#### **1880: Un alemán por Salento**

Otro viajero, el alemán Friederich Von Schenck, relata su viaje de Cartago a Ibagué en 1880 en el que ofrece nuevas descripciones sobre la topografía de los terrenos que estaban cruzando. Por los lados de Salento dice:

*“El clima de Salento es suave y sano y las noches son frescas. El poblado, que se encuentra a dos mil metros sobre el nivel del mar, tiene una iglesia y cerca de 600 habitantes. Ante la llamada cárcel estaban sentados los señores presos, jugando naipes con su guardián y calentándose bebiendo aguardiente. En el estrecho valle de la quebrada Quindío, las parcelas trepan hasta arriba, donde el antioqueño cultiva trigo y papa. Desde la plaza se domina hacia el norte la cordillera hasta muy lejos: el Quindío, el Morrogacho que cae verticalmente, y el Páramo de Santa Rosa. El pueblo está cercado por todas partes de bosques que tienen un raro sombrero provocado por las blanquizcas hojas de los numerosos yarumos”<sup>23</sup>.*

#### **1890: Brisson y el remedio del coto**

El viajero francés George Brisson hizo un recorrido distinto: surcó el río Cauca y viajó de Cali a Medellín en el mes de octubre de 1890. Una de sus estaciones fue Manizales, adonde llegó después de haber realizado el viaje por el río. En efecto, saliendo de Cali hace este trayecto por la vía fluvial del Cauca hasta Puerto Sucre, para pasar enseguida a Cartago. Un día lluvioso, franquea el río La Vieja, río que, según este

---

<sup>23</sup> Schenck, (1953), páginas 34 y ss.

viajero, tenía la fama de curar el coto, según expresa: *“probablemente debido a que corre sobre yacimientos de sal yodada en la cordillera del Quindío”*-- <sup>24</sup>.

De Cerritos, donde almuerza, Brisson pasa a Pereira –antiguamente Cartago Viejo— un *“pueblo (que) parece animado, comercial, y en buen estado de prosperidad”*. Después de atravesar el puente sobre el río Otún, se interna bajo la lluvia en un territorio fangoso, lleno de atascaderos y pantanos, el llamado plan de Desquebradas que recibe aguas de todas partes y que en la estación de lluvias es casi intransitable. Cuenta que el camino se había deteriorado mucho debido a *“una tropa de 500 novillos que llevan del Cauca al Tolima, a donde los trasladan para cebarlos en los potreros de pará y guinea. Un novillo comprado por partida a 20 pesos en el Cauca, añade el viajero, vale el doble al cabo de seis meses de ceba en los pastos del Tolima”*.

Después de pasar el puente de San Eugenio para llegar a Santa Rosa de Cabal, almuerza en San Francisco (Chinchiná), la población *que separa al Cauca de Antioquia*. Saliendo de allí divisa a Manizales en la lejanía, y muy desanimado el viajero porque lo esperaba un camino áspero y quebrado, escribe:

*“Estoy muy cansado, mis botas me pesan enormemente por motivo del barro y la arena que las llenan desde ayer, y pueda ser que la noche me sorprenda antes de haber atravesado todo este océano de cerros. Pido hospitalidad en una pequeña casa, situada en una pequeña manga, me sirven sopa de arracacha y una mazamorra de maíz, sigue la lluvia y me acuesto sobre un junco en donde no tardo en dormirme profundamente”*.

A la mañana siguiente la vista es espléndida y el día soleado y fresco:

*“A la derecha, a mis pies, sobre la falda de un alto cerro, cuelga el lindo pueblo de la aldea de María, construido al otro lado del río Chinchiná y que, por consiguiente, pertenece al Cauca, en la lontananza los contornos blanquecinos del volcán y del páramo, eternamente nevado, del Ruiz se pierden en el Tolima”*. Brisson había llegado a Manizales.

De ahí en adelante el viajero Brisson quiere ir a Medellín. Después de pasar por la famosa falda de las Coles, llega a Pácora (cuatro mil habitantes entonces) y enseguida cae a Aguadas. Allí se queda el tiempo suficiente para describir las tejedoras de palma, y el acueducto de madera que lleva el agua hasta el centro de la plaza. Pronto pasa el río Arma, por el cañón de Purima, traspone los límites de Caldas y se enruta hacia la capital antioqueña. Toda su crónica está llena de la descripción de los usos y costumbres de la región, elementos que ayudan a entender la índole popular en aquella época.

---

<sup>24</sup> Brisson, (1976), página 65.

## 1862: Felipe Pérez y sus recuerdos

Otro de los viajeros nacionales que concurrieron por estas tierras del Eje Cafetero fue el abogado y político Felipe Pérez quien, hacia 1862, describió el paisaje que veía casi en las mismas palabras de Humboldt:

*"La actual Cartago está situada en una bella planicie, a donde fue trasladada a fines del año 1540, descubriéndose desde ella el nevado del Quindío o de San Juan, que le queda casi al E. Es por esta cordillera que pasa el camino para Ibagué, situado al lado opuesto de los Andes en el Valle del Magdalena. Este camino y el de Guanacas son los mejores que hay para pasar de un valle a otro, aunque en la estación de las lluvias ambos son pésimos".*

A Pérez le interesa subrayar que no existe ningún camino más atractivo para la historia y la geografía como el del Quindío. Aún más, nos recuerda que ya desde 1549 se sabía que éste era el camino indispensable para evitar el paso del páramo de Guanacas por el sur del Tolima hacia Popayán<sup>25</sup>

## LA PREOCUPACIÓN POR LOS CARGUEROS

Como vimos antes, una preocupación general de los viajeros, que dejaron consignada en muchas de sus memorias y escritos, era el transporte en las espaldas de los cargueros, silleros o silleteros. Humboldt, dice, no soportó la pena y se apeó de su "cabalgadura" humana; Cochrane también lo hizo y se cambió por una mula fina durante el tránsito por la cordillera central. Anteriormente hemos descrito la protesta de Manuel María Mallarino, trastornado por su viaje "cargado por hombres", situación que al principio le causaba mucha molestia hasta cuando él y los demás viajeros que lo acompañaban se fueron acostumbrando al encontrar agradable ese medio de transporte.

Pero la "carguería", o transporte a espaldas de humanos, era un oficio corriente a lado y lado de los caminos. Paradójicamente, el oficio rival eran los animales con los cuales competían por medio de las tarifas. Hacia 1825 existía, entre La Ceja y la bodega de mercancías situada en la confluencia de Samaná y Nare, un villorrio llamado Camas donde, de sus 800 habitantes, casi todos eran cargueros de carrera. Todavía en 1860 ejercían su oficio, y aún veinte años más tarde, alternaban peones de tercio de uno y otro sexo.

Pero además, a menudo los cargueros actuaban como gremio. En algún momento, ellos se unieron para rechazar las mejoras que se hacían en los caminos de Pasto hacia el Ecuador; en otro lado, los cargueros de Nare se opusieron tozudamente a la utilización de recuas en el camino hacia Rionegro. Igual comportamiento lo constituyó

---

<sup>25</sup> Pérez (1862). P.12 y ss.

la tremenda oposición de los arrieros al cable aéreo de Manizales en 1922, con agresividades salidas de tono a pesar de que fueron precisamente los arrieros y cargueros el sistema de transporte de los equipos para la construcción de las líneas y las torres del cable llevadas desde Mariquita.

En un libro de crónicas de 1884, el escritor colombiano José Caicedo Rojas también cayó impresionado por los dibujos que mostraban a los viajeros cargados por los silleteros. En su libro le habla a una interlocutora sobre el modo de viajar por la cordillera y le va señalando en el boceto las tribulaciones del viaje: *“Ese que ve usted desnudo es un formidable ibaguereño que lleva sobre sus espaldas a un individuo, sentado sobre una silleta hecha de guaduas muy livianas, pero de mucha consistencia... El carguero se apoya en el bordón que maneja con la derecha, siendo de advertir que si es antioqueño no lo usa...”*.

Luego añade: *“Cada uno viaja como puede, y en la Cordillera de los Andes, mientras se establecen los ferrocarriles, lo cual no tardará muchos siglos, debemos dar gracias a Dios si conseguimos un carguero robusto, de anchas espaldas y fornidas piernas para que nos conduzca; gracias debemos darle también si hallamos un árbol caído que haga las veces de puente sobre un río invadible; gracias si encontramos un tambo donde pasar la noche; gracias si no nos muerde una culebra o no nos devora un tigre; gracias si no nos hace tuertos una rama atravesada, y si el carguero sale de paso, en vez de salir de trote; y gracias últimamente si no nos riega por el suelo, como le sucedió al Libertador Simón Bolívar en cierta ocasión”<sup>26</sup>.*

## **NOMBRES DE LOS CAMINOS**

Por los relatos de los viajeros extranjeros, entre otros los que hemos referenciado, desde tiempo atrás los nombres del Camino del Quindío, y de la cordillera que lo circunda, se reconocen de diversas maneras. El conocido libro geográfico de F. J. Vergara y Velasco<sup>27</sup> trae, por ejemplo, algunas noticias de los científicos y viajeros que visitaron la región limítrofe entre el Quindío y el Tolima de hoy sobre las denominaciones dadas a estos parajes.

Los nombres geográficos son desiguales. Entre 1790 y 1810, el sabio Caldas describe que la altimetría del Páramo del Quindío era de 3.360 metros sobre el nivel del mar; Humboldt, entre 1799 y 1804, afirma que el Paso del Quindío tiene 3.504 metros; el ingeniero Agustín Codazzi habla de la Cordillera del Quindío con 3.485 metros; y el geógrafo alemán C. Faulhaber, 1878-1890, denomina el sitio como Los Andes del Quindío. Obsérvense de paso las pequeñas diferencias en los cálculos altimétricos que cada uno de estos viajeros hacía.

---

<sup>26</sup> Caicedo Rojas (1973), p.143 y ss.

<sup>27</sup> Vergara y Velasco, (1901), p.123.



Sin preocuparse por estos contrastes, el propio Vergara y Velasco más bien se ocupó por describir la geografía afirmando que sólo existían tres cordilleras en Colombia: la occidental del Chocó, la oriental de Sumapaz y la Central del Quindío que “*principia en los 8° grados de latitud Norte, no muy lejos de El Banco...*”<sup>28</sup>. Con esta referencia de Vergara se constatan las diversas denominaciones que, de tiempo en tiempo, han recibido los accidentes geográficos de esta comarca (pues Páramo, Paso, Cordillera, Los Andes y Central del Quindío son los nombres que alternativamente se han dado a estas estribaciones) hasta admitirse que Cordillera Central debía ser el apelativo común de estas estribaciones.

A título de pesquisa, en ese mismo texto hallamos el nombre con el cual este geógrafo colombiano, Vergara y Velasco, describe la protuberancia de Peñas Blancas en el Quindío, cuando dice: “*Tras la depresión de Calarcá aparecen las apretadas peñas de Barragán, ruinas de un extenso macizo coronado por un solitario pico llamado por eso el Ojo de Santa Catalina, mojón de la línea más corta de Bogotá al mar*”<sup>29</sup>.

En conclusión, en este capítulo hemos querido reseñar, con información disponible en fuentes directas e indirectas, las diferentes percepciones que los viajeros extranjeros y nacionales tenían en torno a sus viajes por los accidentados territorios del Eje Cafetero. Fueron muchos los otros territorios visitados en el norte y oriente del país, que para el caso no detallamos, pero conviene señalar, como lo dijimos al principio, que sus testimonios sirvieron para que otros viajeros y aventureros de Europa y los EEUU llegaran a visitarnos. La variedad topográfica y climática de estas zonas fueron un atractivo mayor, pero las observaciones sobre las condiciones humanas de los viajes sugieren que las peripecias de los caminos eran un sugerente atractivo para sus lectores allende los mares.

---

<sup>28</sup> Vergara y Velasco, (1901), página 165

<sup>29</sup> Vergara y Velasco, (1901) páginas 165-166.

## BIBLIOGRAFÍA

ANTEI Giorgio. *Guía de Forasteros. Viajes ilustrados por Colombia, 1817-1857*. Seguros Bolívar, Bogotá, 1995.

BOUSSINGAULT J.B., *Memorias*. Colección Bibliográfica del Banco de la República. Cinco volúmenes. Traducción al español por Alexander Koppel de León. Bogotá, 1981.

BRISSON, George. *Las maravillas de Colombia*. Editorial Forja, Bogotá, 1976.

CAICEDO ROJAS, José, *Apuntes de Ranchería y otros escritos escogidos*, Editorial Bedout, Medellín, 1973.

GARTNER, Alvaro. *Los misteres de las minas*. Editorial Universitaria de Caldas. Manizales, 2005.

GIRALDO JARAMILLO, Gabriel, *Estudios Históricos*. Biblioteca de Autores Colombianos, Bogotá, 1954. Citado en *Viajeros Extranjeros en Colombia, Op.cit., Siglo XIX*. Carvajal & Cia., Cali, 1970.

GOSELMAN, Carl August. *Viaje a Colombia, 1825-26*. Ediciones del Banco de la República, Bogotá, 1981.

HUMBOLDT Alexander von. Extractos de sus Diarios preparados y presentados por la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, y la Academia de Ciencias de la República Democrática Alemana. Edición de la Flota Mercante Grancolombiana. Publicismo y Ediciones, Bogotá, 1982.

HUMBOLDT Alexander von. Extractos de sus obras compilados, ordenados y prologados con ocasión del centenario de su muerte, en 1859, por Enrique Pérez Arbeláez, Dr. Phil. Edición de la Empresa Colombiana de Petróleos. Impreso en Editorial Iqueima. Bogotá, 1959.

SAMPER ORTEGA Daniel, *Nuestro Lindo País Colombiano*, Editorial Bedout, Medellín, 1977.

PÉREZ Felipe. *Jeografía física i política de los Estados Unidos de Colombia*. Vol. 1, Imprenta de la Nación, Bogotá, 1862.

POMBO, Manuel. *De Medellín a Bogotá*; Biblioteca V Centenario Colcultura, Bogotá, 1992.

SANTA, Eduardo. *Arrieros y Fundadores*. Alcaldía Popular del Líbano, 1997.

SCHENCK, F. Von. *Viajes por Antioquia en el año 1880*. Banco de la República, Bogotá, 1953.

VERGARA Y VELASCO F.J. *Nueva Geografía de Colombia*. Archivo de la Economía Nacional, Banco de la República, Bogotá, 1901.

VERNAZA José Ignacio. *Vida del Dr. José Francisco Pereira*. Colombia, Editorial América, Cali ,1941.

*VIAJEROS EXTRANJEROS EN COLOMBIA*. Siglo XIX. Edición limitada, publicada por Carvajal y Cia. Dirección de Mario Carvajal y notas de Armando Romero Lozano. Cali, 1970.