

Transportes Fluviales y Desarrollo Empresarial en Colombia: La Empresa El Libertador de Navegación a Vapor por el Río Meta, 1892-99

Roberto Junguito Bonnet
Universidad de los Andes, Colombia

1. Introducción

La navegación por los ríos Meta y el Orinoco, y la salida al Océano Atlántico por esta vía ha sido una de las grandes aspiraciones colombianas⁵⁴. Ya en la geografía de Colombia publicada por Felipe Pérez a mediados del siglo XIX se destacaba que:

“El río más importante del Estado (Boyacá) es el Meta por ser todo el navegable por vapores, los que lo recorrerán en gran número cuándo una población mayor que la actual haya aumentado las rías y las producciones de la agricultura...”⁵⁵.

Sin embargo, esto sólo se pudo establecer merced a los esfuerzos virtualmente desconocidos de José Bonnet (1847-1917), un inmigrante francés llegado a Colombia a fines del siglo XIX, quien tras desarrollar diversas actividades comerciales fundó una empresa de navegación fluvial que por un breve lapso desarrolló servicios de navegación fluvial por estos ríos a fines del siglo XIX. Por ende, el objetivo de este trabajo es analizar la labor empresarial de José Bonnet en el entorno de la época, caracterizado por grandes riesgos de diversa índole que debió enfrentar para establecer y consolidar la navegación y el comercio por el Oriente colombiano. Por un lado se tomarán en cuenta los riesgos

⁵⁴ El río Meta nace en los Andes orientales de Colombia. Es uno de los grandes afluentes del río Orinoco, que nace en territorio colombiano, fluye por los estados de Amazonas y Bolívar, y desemboca en el Golfo de Paria, en el Océano Atlántico. Ambos ríos tienen una extensión total de aproximadamente 3.000 km y a fines del siglo XIX se pensó que podían ser una decisiva vía navegable para el comercio en las regiones que atravesaban.

⁵⁵ Véase Pérez, Felipe, *Geografía física y política de los Estados Unidos de Colombia*, Bogotá, Imprenta La Nación, 1863.

geopolíticos, vinculados con las relaciones entre Colombia y Venezuela que permitiesen consolidar convenios comerciales para el tránsito de barcos y mercancías sin pagar aranceles aduaneros al ingresar a Venezuela. También se examinarán los riesgos jurídicos relativos por un lado a las reglas fijadas por las autoridades colombianas para la concesión de servicios de navegación a vapor y actividades comerciales, y por otro a toda modificación de los derechos de importación vigentes en el país, tal como había sucedido en 1884. Otro factor a considerar son los problemas catastróficos relacionados con el clima y su impacto sobre la navegabilidad de los ríos y el grado de eventual accidentalidad de los barcos prestatarios de estos servicios. Por último, se destacarán el riesgo financiero de esta empresa por la inestabilidad monetaria y cambiaria que caracterizaba el país en esa época, y el político interno por el enfrentamiento entre los partidos políticos colombianos que, desde la promulgación de la constitución de 1886, desembocó en “La Guerra de los Mil Días” y de hecho afectó tanto el comercio como la propia supervivencia de la empresa y de sus activos⁵⁶.

Este artículo busca complementar la información ya publicada sobre la navegación por el río Meta en el siglo XIX⁵⁷. Además, en base a documentación interna de la empresa que aún se conserva, por un lado se analizarán en detalle su contabilidad y los resultados financieros, la envergadura e importancia de las subvenciones

⁵⁶ La Guerra de los Mil Días fue una guerra civil que enfrentó a fracciones del Partido Liberal y del gobernante Partido Conservador. Asoló Colombia en el período 1899-1902 como culminación de conflictos políticos y regionales de larga data, dejó el país devastado y culminó con una costosa victoria del gobierno.

⁵⁷ Véase Rausch, Jan, *La frontera de los llanos en la historia de Colombia, 1830-1930*. Bogotá, Banco de la República, 1999. La autora, una académica norteamericana especializada en la historia de Colombia, hace referencia a las actividades comerciales de Bonnet en los llanos orientales de Colombia a comienzos de la década de 1880 y describe en detalle sus gestiones ante los gobiernos de Venezuela y Colombia para que se le autorizasen los servicios de navegación y este último le brindase apoyo estatal para su emprendimiento.

comprometidas por el gobierno colombiano en el contrato de concesión y si éstas significaban beneficios sociales y regionales para el país. En segundo lugar, se verán las explicaciones que en su momento, y a medida que se iban desarrollando los acontecimientos, el propio Bonnet brindó sobre el desarrollo y las vicisitudes de sus actividades comerciales y navieras⁵⁸. En las conclusiones se hará un balance de la experiencia de la empresa de navegación por el río Meta a fines del siglo XIX y del legado empresarial de José Bonnet.

2. José Bonnet y el comercio por el río Meta, 1875-1890

José Bonnet nació en Aiguilles, Francia, en 1847 y falleció en París en 1917⁵⁹. En 1865 emigró a Colombia, donde comenzó sus actividades comerciales junto a su hermano Jean, de quien se separó en 1875 para fundar su casa comercial en Bogotá. En 1880 abrió sucursales de la misma en Orocué y Villavicencio, expandió sus negocios comprando plantaciones de café en los llanos, y empezó a importar mercancías de Europa para reexpedirlas a Cundinamarca y Boyacá, dos importantes departamentos de las regiones central y centro-oriental del país. Al respecto, en su escrito titulado *Comercio oriental por el río Meta* publicado en Bogotá a comienzos de 1884 destacaba que:

⁵⁸ Véanse Bonnet, José, *Comercio oriental por el río Meta*, Bogotá, Imprenta de La Luz, 1884; y Bonnet, José, “Navegación por el Meta”, en *Anales de Ingeniería*, Bogotá, 1894. En el primer caso se trata de un folleto mediante el cual Bonnet hizo su descargo público por los problemas comerciales que había enfrentado en sus primeras experiencias comerciales en los llanos de San Martín y Casanare, y en especial los relacionados con decisiones a su juicio arbitrarias de las autoridades colombianas. El escrito de 1894 es el informe sobre el primer viaje de su vapor “El Libertador” a lo largo de los ríos Meta y Orinoco y entre las localidades de Trinidad y Orocué que presentara al Ministro de Fomento, y que fuera publicado ese año.

⁵⁹ Para una breve biografía de Bonnet véase el orbituario publicado en *El Nacional*, Bogotá, el 10 de febrero de 1917.

“en virtud de la franquicia establecida por el Inciso 5 del Artículo 17 del Código Civil, y previa la concesión especial que me hizo el Gobierno de Venezuela por Decreto del 21 de octubre de 1880 inicié la importación de mercancías extranjeras al interior del país y la exportación de frutos por el río Meta, con el mismo derecho con el que podría haberlo hecho otro comerciante que se hubiera atrevido a explorar una nueva vía y exponer su capital en una empresa desconocida y de dudoso resultado pues la franquicia existía hace años.”

Sin embargo, según Rausch, como consecuencia de la sanción en el Congreso de la ley 61 el 13 de setiembre de 1882 prohibiendo la re-exportación de mercaderías extranjeras desde dichos territorios a Estados que no tuviesen aduana, los funcionarios intervinientes del Ministerio de Hacienda interpretaron dicha ley en forma retroactiva y en contra de los intereses del comerciante francés, a resultas de lo cual embargaron las pertenencias que éste había almacenado en sus bodegas ubicadas en las localidades de Orocué y Villavicencio. En defensa de sus intereses, en el ya citado memorial Bonnet argumentó que:

“durante años había procurado promover el comercio a lo largo del Meta y que después de no pocos esfuerzos, había obtenido la cooperación de los venezolanos, había comprado buques, construido bodegas, creado puertos en el Meta y abierto caminos hacia el interior, y todo para que al final incautaran sus mercancías.”

Además, sostuvo que cuanto más permaneciesen sus mercancías en dichas bodegas más expuestas estarían a ser devoradas por el fuego o robadas por empleados públicos y que no las podía re-expedir a Venezuela sin sufrir cuantiosas multas. Finalmente, en una clara alusión a intereses creados que se veían afectados por su emprendimiento, se quejó en su escrito de que había sido *“arbitrariamente perseguido por el gobierno, y luego por personas malintencionadas que no quieren ver las inmensas ventajas que daría al país la navegación en uno de sus ríos más importantes.”*

Bonnet solicitó la opinión de conocidos juristas de la época como José María Rubio; Salvador Camacho Roldán, Ramón Gomez, Francisco Fernández, Rocha Gutiérrez y Manuel José Angarita, quienes respaldaron su posición. Esto fue posible por la importancia que en esa época revestían las cuestiones inherentes al comercio exterior y a su actividad empresarial en una zona de frontera y, ante todo, por sus vinculaciones políticas con la clase dirigente de la capital, en cuyos ambientes empresariales ya era un conocido hombre de negocios⁶⁰. Consecuentemente, el Congreso Nacional también apoyó sus objeciones contra la Ley 61 de 1882 y el contrato con el gobierno de Colombia⁶¹. Por lo demás, también cabe destacar que la labor previa de Bonnet en los llanos ya recibía apoyo regional. En el *Informe del prefecto del Territorio Nacional del Casanare* del 30 de diciembre de 1883 se hacía referencia a José Bonnet como integrante de un grupo de “*personas competentes y notables que han vivido en Casanare y que se desempeñan desinteresadamente por su bien y progreso*” y que además a través de la prensa “*han propuesto i hecho indicaciones verdaderamente fundadas tendientes a alcanzar del gobierno medidas fructuosas con tal fin, tales son: la navegación por el Meta; la construcción de un camino de herradura que una el distrito de Sogamoso con puertos de este río; el establecimiento de una colonia agrícola sobre las riberas del mismo río*”

⁶⁰ El nombre de José Bonnet aparece entre los miembros firmantes del Acta de Instalación de la Junta Preparatoria de la Compañía Colombiana de Seguros suscripta el 6 de agosto de 1874 y que encabezaba Santiago Pérez, en ese entonces Presidente de la República. Su nombre también aparece entre quienes firmaron las bases de la futura compañía en septiembre de 1874, en la escritura mediante la cual el 28 de octubre de 1874 se creó dicha compañía, y entre quienes suscribieron acciones de la misma.

⁶¹ Véanse por ejemplo los Anales del Senado del 28 de junio de 1884 (Bogotá, Serie 10) y del 7 de agosto de 1884 (Serie 11); y la reseña de dicho contrato a cargo de Aníbal Galindo, en ese entonces Secretario de Hacienda, publicada en el Apéndice a la *Memoria de Hacienda de 1884*.

3. El contrato de concesión de 1890

Mediante la Ley 45 de 1890 sancionada el 15 de noviembre de ese año, durante el gobierno de Carlos Holguín, el Congreso aprobó con algunas modificaciones que analizarán más adelante un contrato “*sobre el establecimiento de la navegación por vapor de los ríos Orinoco y Meta desde la Ciudad-Bolívar⁶² hasta Cabuyaro*”. El mismo había sido suscripto entre José Bonnet y Leonardo Canal, Ministro de Fomento, en nombre del ya citado gobierno del presidente Holguín.

Mediante el artículo 1º de dicho contrato, salvo en casos fortuitos debidamente comprobados, Bonnet se obligaba a establecer y mantener en servicio la navegación mediante buques a vapor adecuados, con una capacidad mínima de 125 toneladas, entre el puerto de Ciudad Bolívar y Cabuyaro por el término de dos años a partir de la fecha de aprobación definitiva de dicho contrato⁶³. El artículo 2º especificaba que el gobierno colombiano pagaría a Bonnet una subvención de tres mil pesos por cada viaje de ida y vuelta realizado entre los ya mencionados puertos, fijándose además en seis el número de viajes subvencionados cada año. Para acceder a dicho derecho, Bonnet debía establecer y mantener los servicios con regularidad, y salvo los casos fortuitos ya citados, según los itinerarios fijados de acuerdo con el gobierno y con la posibilidad de que éste aumentase el número de viajes anuales a subsidiar según lo permitiesen el número y las condiciones de las naves de la empresa.

⁶² Ciudad Bolívar, fundada en 1764, fue un importante centro comercial en las orillas del río Orinoco. Actualmente es la capital del estado de Bolívar en Venezuela. Cabuyaro es una localidad del departamento del Meta, en Colombia, aparentemente fundada en el siglo XVIII. Está ubicada en la margen izquierda del río Meta, lo cual la comunica con el río Orinoco y la convierte en un punto intermedio en la salida hacia el golfo de Paria, en el océano Atlántico.

⁶³ Por ejemplo, en el caso de que como consecuencia de sequías producto de largos veranos no fuere posible que los vapores subiesen de manera segura hasta Cabuyaro, la obligación de Bonnet quedaba limitada a garantizar el servicio de navegación entre Ciudad Bolívar y Orocué. Esta es una localidad a orillas del río Meta, en el departamento de Casanare, en los llanos orientales de Colombia.

El artículo 3° establecía que Bonnet no podía cobrar fletes y pasajes más elevados que los fijados en las respectivas tarifas vigentes, convenidas en acuerdo mutuo entre ambas partes. El artículo 4° determinaba el volumen máximo de las cargas sujetas a dichas tarifas, el 5° la obligación del concesionario de brindar el mismo trato a todos los clientes, y de someterse tanto a las disposiciones vigentes sobre carga y descarga de mercaderías y de servicio de puertos como a todas las que el gobierno dictase con posterioridad.

Mediante el artículo 6° Bonnet se comprometió a transportar el correo y las tropas del gobierno por las mismas tarifas que en ese momento cobraban las empresas de navegación subsidiadas por el Tesoro Nacional, quedando además obligado a transportar en forma gratuita a los misioneros religiosos que recorriesen el río Meta en el desempeño de sus funciones. El artículo 7° comprometía al Gobierno a eximir al concesionario del pago de derechos de importación a los vapores que:

“...se traigan para la navegación y las máquinas y útiles necesarios para el establecimiento de la empresa y las reparaciones que haya que hacer en lo sucesivo á los buques, y garantiza al empresario que los vapores no serán gravados con ninguna clase de contribuciones, ni nacionales, ni departamentales, ni municipales.”

Por el artículo 8° se obligaba al concesionario a establecer una bodega techada de hierro capaz de recibir toda la carga que llegase a puerto en Orocué, y a no cobrar por su uso más de veinte centavos mensuales por cada bulto. Asimismo, el artículo 9° comprometía a Bonnet a fundar tres colonias agrícolas en las orillas del río Meta, compuesta cada una de ellas de por lo menos diez familias dedicadas al cultivo del café, cacao, tabaco, sarapia y otros frutos exportables y a traer, por la tercera parte del valor total de la tarifa, a los inmigrantes llegados al país. Como compensación, a fin de facilitar la fundación de las citadas colonias y no bien quedase establecido el servicio de navegación a vapor, mediante el artículo 10° el gobierno quedaba comprometido a adjudicar gratuitamente a Bonnet 50.000 hectáreas de

tierras baldías. Dicha adjudicación se haría en puntos determinados por el interesado en este tipo de tierra en las provincia de Casanare o San Martín. El artículo 11° fijaba el lugar y el mecanismo para el pago de la subvención estatal por viaje realizado mencionada en el artículo 2° y que en caso de una eventual carencia de fondos el Administrador de la Aduana giraría una letra a cargo de la Tesorería General.

Como compromiso geopolítico el artículo 12° obligaba al gobierno a recabar del gobierno de Venezuela el libre tránsito de las mercaderías por Ciudad Bolívar, en los mismos términos en que se hacía por Maracaibo⁶⁴, y a que se permitiese la libre exportación de cueros, café, caucho, aceite, pieles y demás productos de Colombia que pasaran por Ciudad Bolívar. Seguidamente, en dicho artículo se agregaba que:

“El Gobierno interpondrá sus buenos oficios ante el de Venezuela para que Bonnet obtenga la libre navegación en aguas venezolanas de los buques de la empresa y que éstos no sean gravados con derechos de aduana n otros distintos de los que gravan los buques que navegan en el Orinoco.”

El artículo 13° disponía una duración del contrato de diez años a contar desde el día en que éste entrase en ejecución. Por su parte, mediante el artículo 14° Bonnet aseguraba el cumplimiento de sus obligaciones con una fianza hipotecaria de diez mil pesos (\$ 10.000) constituida sobre la base de una finca ubicada en Bogotá y a entera satisfacción del gobierno. El artículo 15° fijaba las condiciones para un eventual traspaso de este contrato, el cual solo podría hacerse con la aprobación previa del gobierno de Colombia. El artículo 16° autorizaba a la empresa de Bonnet a cortar en los bosques nacionales toda la madera necesaria para sus edificios y proveerse de la leña necesaria para sus vapores. Mediante el artículo 17° se facultaba al gobierno a

⁶⁴ Maracaibo es una ciudad del el noroeste de Venezuela ubicada en las orillas del lago del mismo nombre. Actualmente es capital del estado de Zulia. Por su ubicación era el puerto de salida de las mercancías provenientes de los Andes venezolanos y el occidente colombiano hacia Europa y América.

intervenir de manera indirecta en la administración del servicio porque los capitanes, contadores, ingenieros y demás empleados de la empresa serían nombrados con su aprobación previa, habiendo además quedado exentos del servicio militar y de todo cargo o empleo público. Entre otras responsabilidades del contratista, según el artículo 18° Bonnet debía realizar en todos los sitios peligrosos del trayecto a cubrir “*los trabajos y obras necesarias para que, sin inconvenientes, puedan pasar por allí, en toda época buques que calen dos metros*”. Dado el elevado nivel de riesgo del emprendimiento, el artículo 19° eximía a Bonnet de toda responsabilidad por cualquier problema fortuito que afectase el cumplimiento del contrato. Por otra parte, según los términos de la Ley 145 de 1888, el artículo 20 determinaba que como condición previa para suscribir el contrato pertinente Bonnet debía renunciar a su condición de extranjero.

El contrato fue sometido a consideración del Congreso de la República, que lo aprobó el 12 de noviembre de 1890 con algunas modificaciones de importancia dispar: El monto de las subvenciones estatales por viaje y el número de viajes anuales a subsidiar (artículo 2°); los compromisos de transporte sin cargo (artículo 6°); el régimen tarifario (artículo 3°); la obligación adicional del contratista de establecer otra bodega para depósito de mercaderías en Orocué (artículo 8°); restricciones en la extensión, ubicación y plazos para adjudicar tierras baldías con fines de colonización (artículo 10°); la supresión del compromiso, fundamental para el éxito de la concesión, del gobierno de gestionar ante las autoridades de Venezuela el libre tránsito de los vapores e ingreso de mercaderías en tránsito (artículo 12°); la exención adicional al gobierno colombiano de toda responsabilidad por problemas fortuitos que afectasen la concesión (artículo 19) Asimismo, por iniciativa parlamentaria se agregó un artículo disponiendo la obligatoriedad de transportar la sal procedente de las Salinas de la Nación con un flete altamente preferencial.

Mediante el informe correspondiente al año 1890 presentado ante el Congreso, Leonardo Canal, Ministro de Fomento destacó que su Ministerio había celebrado el contrato pertinente con José Bonnet para la navegación a lo largo del río Meta, resaltando además la necesidad

de aprobar las partidas presupuestarias pertinentes para que dicha empresa pueda realizarse. También subrayó que el abandono de los territorios circundantes al río le había permitido al gobierno de Venezuela entregar tierras en colonización a una compañía francesa. Agregaba que, si bien aún no se había delimitado la frontera entre ambos países en dicha región, este contrato demostraba que Colombia “*no está abandonando su región oriental*” y que no se debía hacer lugar a otras solicitudes de comerciantes afincados en Ciudad Bolívar para montar una empresa de navegación por el río Meta.

4. Crónica de los primeros viajes del vapor “El Libertador”

Como consecuencia de la ratificación legislativa del contrato, el empresario intensificó los contactos para comprar un vapor destinado a sus actividades comerciales y de navegación por el río Meta. Esto se concretó en noviembre de 1892, cuando Bonnet viajó a Londres para comprar y posteriormente armar en la isla de Trinidad dicho vapor, al cual denominó “El Libertador”.

No obstante, el primer viaje de dicho vapor recién se realizó un año más tarde. Primero fue necesario cancelar el pago de dicha compra a la firma Yarrow and Company, un conocido astillero naval, luego acondicionarla en Londres, y finalmente trasladarla, ponerla en condiciones, y montar su máquina a vapor en la isla de Trinidad.

Bonnet dio cuenta al Ministro de Fomento sobre el primer viaje de “El Libertador” mediante un informe fechado el 16 de marzo de 1894 que se publicó en el Anexo de los *Anales de Ingeniería* de ese año. Vale la pena transcribir textualmente al menos parte de esta comunicación, no solo porque esta nunca se había reproducido sino porque su recuento es indispensable para comprender las expectativas que suscitó el emprendimiento, interpretar sus resultados financieros, y la necesidad de las subvenciones concedidas por el gobierno colombiano.

En su introducción al informe de Bonnet, los editores destacaron la importancia de su publicación en el diario en los siguientes términos:

“Halagadora es la relación de Bonnet, y su lectura contribuirá a acelerar ese movimiento de la población de las partes altas de las cordilleras hacia más templadas regiones, aquellas cuya altura sobre el nivel del mar esté comprendida entre 1.000 y 1.900 metros que es la zona conveniente para la producción del café. Los productos valiosos de esta zona en la vertiente oriental de la cordillera multiplicarán maravillosamente el comercio de aquella región y la transformarán, en un período de diez años, en una de las importantes de Boyacá y Cundinamarca. Mucho deseamos que se conozca, que se colonice y que se cultive nuestro cercano Oriente, porque en él divisamos lo que los americanos del Norte: representaban con un Lejano Oeste (far west): tierra de promisión para los hombres enérgicos que deseen tener á poca costa una propiedad raíz, un lugar y una fortuna.”

Rausch, la historiadora ya citada, ha documentado los comentarios de la época, y especial de la opinión pública, sobre este primer viaje de “El Libertador”. Señala, por ejemplo, que zarpó de Ciudad Bolívar el 1º de noviembre de 1893, que era sin duda “*el barco más elegante que hubiera navegado en el Meta*”, y que transportaba diversas mercancías que no habían abonado derechos de aduana, lo cual provocó las protestas de los comerciantes venezolanos locales. Agrega que en diversas ocasiones su pasó motivó vivas al gobierno, entusiasmo generalizado, y que el viaje de regreso - entre Orocué y Ciudad Bolívar - le llevó tan solo cinco días.

En su obra ya clásica de la época, Jorge Brisson ha hecho un recuento de un viaje corto que realizara en abril de 1894 a lo largo del río Meta, entre San Rafael y Barrancopelado, durante el tercer viaje de “El Libertador”⁶⁵. La transcripción de algunos párrafos de dicho informe también es importante por sus referencias al vapor y a las condiciones de viaje, las cuales brindan indicios adicionales para interpretar los resultados contables de la empresa que se analizarán más adelante.

⁶⁵ Véase Brisson, Jorge, *Casanare*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1896.

En términos de beneficios regionales del transporte fluvial por el río Meta, Rausch ha señalado que en términos comerciales el principal beneficiario fue la localidad de Orocué a 600 kilómetros de Ciudad Bolívar. Durante su visita Jorge Brisson quedó impresionado por su desarrollo urbano y modernidad y porque conocidos empresarios de la época, como Bonnet, Ramón Real y Franzius Aguilar, tenían allí importantes casas comerciales. A tal punto llegaron estos cambios que en 1896 se trasladó la capital de la intendencia a dicha localidad y ésta afianzó su fama como “*la sultana de la llanura*”.

5. La contabilidad de la concesión

El libro de contabilidad de la operatoria del vapor presenta detallados asientos en los cuales han quedado registradas en francés todas las transacciones financieras pertinentes: la compra en noviembre de 1892 a la firma constructora, *Yarrow and Company*; los costos del transporte y armado final en la isla de Trinidad; y la actividad comercial desarrollada durante los primeros viajes por el río Meta, entre noviembre de 1893 y el primer trimestre de 1895. Además, en hojas separadas, en dicho libro también se encuentran los balances financieros acumulados correspondientes al mes de diciembre de 1894 y el período enero-abril de 1895 que llevan por título “*Balances du Libertador*” y permiten analizar los resultados de la operación comercial encarada por Bonnet a lo largo de esos años.

a) Los costos de adquisición y construcción del vapor “El Libertador”

El precio de compra a la empresa *Yarrow and Company* de Londres fue de 4.300 libras esterlinas, que a la tasa de cambio de la época correspondían a 108.294 pesos. Dicho dato coincide con el consignado por Brisson en *Casanare*, su obra ya citada, donde se destaca su valor y el hecho de que la nave fue armada en la isla de Trinidad por el ingeniero Charles Hardy, de la casa constructora. La forma de pago del costo principal, en efectivo y en sucesivas cuotas, quedan detalladas en el Cuadro I (ver Anexo).

Los pagos consignados hasta el 11 de abril de 1893 equivalen a 4.193 libras sobre un total de 4.300, que fue el costo total del vapor. El

saldo de 107 libras corresponde a gastos varios, como los de los viajes a Londres para concretar la operación, adelantados por Bonnet con cargo a la *Yarrow and Company*. En el Cuadro I también se destaca que Bonnet canceló el total de la compra del vapor en cinco meses y que el primer pago al contado ascendió al 30 % del costo total de la misma. De acuerdo a la información disponible se deduce que en ese momento la tasa de cambio implícita para todas estas operaciones fue de \$ 25,2 por libra esterlina, pero no se sabe si Bonnet concertó un préstamo bancario para financiar dicha operación.

Además del costo de adquisición del vapor, dentro del rubro “Construcción” la contabilidad consigna gastos diversos tendientes a ponerlo en funcionamiento: seguros marítimos, transporte de la nave, traslado de Charles Hardy (el ingeniero constructor) a la isla de Trinidad, sus honorarios profesionales, y suministros y equipamiento del vapor a cargo de la firma *Arriman y Cía*, (Véase el Cuadro II) Como se puede observar, el costo total del armado y equipamiento del vapor ascendió a 33.587 pesos, equivalentes a 1.335 libras esterlinas. Esto significa que, una vez realizada la compra, los gastos adicionales ascendieron a un 24 por ciento de los desembolsos totales que Bonnet realizó entre 1892 y 1893 para poner “*El Libertador*” a flote en Trinidad. En consecuencia, la compra, traslado y puesta a punto del vapor ascendió a la suma de 142.000 pesos, equivalentes a 5.635 libras esterlinas.

b) Los gastos operativos

Según los registros contables disponibles, los principales componentes de los gastos operativos allí transcriptos comprendían los pagos al gobierno colombiano por los derechos de la concesión, las compras de herramientas y muebles, las provisiones, los gastos generales, de personal, combustibles, caja chica de a bordo, y derechos de bodega en los puertos del trayecto cubierto por el vapor.

Según dichos balances, transcriptos en el Cuadro III, los gastos totales pasaron de 70.825 pesos en diciembre de 1894 a \$ 90.464 en enero de 1895, a \$ 89.657 en febrero, a \$ 92.393 en marzo, y finalmente \$ 109.178 en abril de 1895. En dicho cuadro se observa que los principales rubros de los gastos fueron los salarios del personal y los

denominados gastos generales, cada uno de los cuales representaba cerca de la tercera parte del total. En orden de importancia, los rubros siguientes fueron el combustible, las provisiones y los gastos de caja chica a bordo. Los gastos en concepto de combustible (leña y carbón), bodegaje (un arrendamiento mensual constante en la localidad de Cabuyaro), muebles y herramientas y del rubro de concesión (un pago único inicial a la aduana para que se autorizara la operatoria del vapor) fueron de mucha menor cuantía

Los gastos de caja a bordo comprendían una gran variedad de gastos operativos necesarios para la marcha del vapor. Durante el primer año de la concesión incluyeron los rubros salarios y gastos generales. Por eso adquirieron especial importancia inicial y para fines de diciembre de 1894 ascendían a \$ 15.993 pesos, es decir el 23 por ciento del total. Sin embargo, como se verá más adelante, dichos gastos se fueron reasignando a los rubros específicos mediante partidas específicas.

En el Cuadro III se observa que entre noviembre de 1893 y fines de 1894 los gastos de personal ascendieron a 12.099 pesos. Al analizar en detalle dichos gastos se observa que correspondían al personal que tenía un contrato formal de trabajo que comprendía al capital del vapor, Charles Hardy, al primer y segundo piloto y a un ingeniero de apellido Jones. De acuerdo a los registros contables, a Hardy se le abonaba una mensualidad equivalente a 504 pesos mensuales, a Jones 157 pesos, y a los dos pilotos un promedio mensual de 102 pesos.

Según la ya citada obra de Brisson, “El Libertador” tenía 15 tripulantes adicionales. Hasta fines de 1894 sus salarios se abonaron con a recursos de la caja de a bordo. Luego, a partir de enero de 1895 éstos están contabilizados en el rubro gastos de personal, lo cual explica que éste haya ascendido de manera tan abrupta. Además, el cálculo contable pertinente indica que su sueldo mensual durante quince meses habría sido de 77 pesos.

La otra gran partida contable eran los denominados gastos generales, que para fines de diciembre de 1894 ascendieron a 17.088 pesos. De acuerdo a los datos del Cuadro III, para fines de enero 1895 el balance acumulado ascendió a 21.000 pesos y para abril a 38.295.

Ante todo, estos gastos estaban vinculados con erogaciones indispensables para la operatoria del vapor y se identifican las siguientes partidas principales: primas de seguro del barco (4.302 pesos anuales), derechos de entrada y salida a los puertos (cerca de 500 pesos en cada ocasión), repuestos y reparaciones ocasionales de la embarcación, y compras de suministros diversos requeridos (aceite y repuestos)

El significativo incremento en los gastos generales de enero de 1895 obedeció ante todo a un movimiento contable: el traspaso de una partida cercana a los 4.000 en concepto de gastos cubiertos por la caja de a bordo desde enero de 1894 que no habían sido clasificados apropiadamente como gastos generales correspondientes a ese año. En el mes de abril también se registró otro gran incremento que ascendió a 16.708 pesos, originado en una reparación mayor del barco que debió hacerse en la isla de Trinidad y cuya mano de obra y materiales en su mayor parte suministró la empresa constructora del navío.

c) Los ingresos operativos

Los ingresos operativos de “El Libertador” correspondían a la venta de pasajes y al cobro de fletes por mercadería transportada. Como sería de esperar, el principal libro eran los fletes, que para fines de 1894 (es decir transcurridos catorce meses en servicio del barco) ascendieron a 40.894 pesos, o sea alrededor de 3.900 pesos por viaje, y cubrían algo más de la mitad de los gastos totales del servicio. Para fines de abril de 1895 los fletes habían aumentado a 50.000 pesos, es decir un 18 por ciento.

Según Brisson, la capacidad de transporte del vapor era de mil cargas y en una ocasión había cargado hasta 110 cabezas de ganado. Los registros contables disponibles brindan detallada información adicional sobre el tipo de productos transportados y las tarifas cobradas. Por el primer viaje se recibieron ingresos en concepto de fletes correspondientes a mercancías procedentes de Trinidad transportadas desde Ciudad Bolívar a Orocué y que luego se vendieron en Colombia. En cuanto a la importancia relativa del tráfico realizado, se observa de que desde un principio el valor de los fletes en los trayectos Ciudad Bolívar-Orocué-Cabuyaro, y Orocué-Ciudad Bolívar, fue de 2.255 y

1.923 pesos respectivamente. En cuanto al tipo de productos transportados, los ingresados en Colombia correspondían principalmente a mercancías importadas de Europa, en tanto que hacia el Orinoco se transportaban productos básicos de exportación como cacao, café, y cueros de animales.

Los ingresos en concepto de tráfico de pasajeros también aumentaron. Según datos consignados en el Cuadro III, para fines de 1894 el monto acumulado en dicho concepto era de casi 4.800 pesos. De acuerdo a la ya citada obra de Jorge Brisson el costo de pasaje de ida era de 80 pesos oro en primera clase, de 40 pesos oro en tercera, y el valor del de vuelta se estimaba en 60 pesos oro. Si utilizamos un valor promedio de pasaje como base de cálculo puede estimarse que para 1895, habiendo transcurrido 14 meses desde el comienzo de la concesión, un total de aproximadamente 160 pasajeros (o sea un promedio de 11 personas por viaje en cada dirección) había utilizado los servicios de “El Libertador”. Incluso los datos contables pertinentes indican que para los primeros meses de 1895 el número de pasajeros transportados se había duplicado.

Al sumarse el total de los ingresos operativos de la concesión (pasajeros y transporte de mercancías) se observa que entre diciembre de 1894 y los primeros meses de 1895 éstos pasaron de 45.753 pesos a casi 60.000, lo cual significa un incremento de 31 por ciento en menos de seis meses. Además, en términos de importancia relativa, los ingresos por fletes contribuían con el 85 por ciento y los correspondientes a pasajes el 15 por ciento restante.

d) El balance comercial de la operación

Los balances acumulados del resultado operativo comercial, o sea la diferencia entre los ingresos y los gastos corrientes entre diciembre de 1894 y abril de 1895 se pueden calcular en base a la información consignada en el libro de contabilidad de “El Libertador” ya citado. Dichos datos están consignados en el Cuadro IV. Registran de manera sistemática un saldo negativo que pasó de 25.072 pesos a fines de diciembre de 1894 a 49.219 pesos para fines de abril de 1895. Más aún, dichas cifras muestran que las pérdidas operativas nominales se duplicaron el curso de cuatro meses, la viabilidad comercial de la

empresa de Bonnet, y la importancia de los subsidios a la concesión oportunamente comprometidos por el gobierno de Colombia.

e) Las subvenciones del gobierno

Según el artículo 2 de la ley 45 de 1890 ya señalada, el gobierno se había comprometido a pagar a Bonnet una subvención de 3.000 pesos por viaje redondo (ida y vuelta) que, según las condiciones de navegabilidad del río, hiciera “El Libertador” entre Ciudad Bolívar y Cabuyaro u Orocué. En dicho contrato se estipulaba como condición adicional que, salvo casos fortuitos, para acceder a dicha subvención Bonnet asumía el compromiso de establecer y mantener el servicio de navegación con regularidad y de acuerdo a los itinerarios fijados con el gobierno nacional.

A su vez, en el artículo 11 de dicha ley se consignaba que la subvención sería pagadera en la aduana respectiva del río Meta (Orocué o San Rafael) luego de que la autoridad del puerto pertinente verificase que se había realizado el viaje redondo a subsidiar. En dicho artículo también se especificaba que, si careciera de los fondos necesarios para dicho pago, el administrador de la aduana giraría una letra a treinta días a cargo de la Tesorería General de la Nación.

Asimismo, tal como ya se señalara, al discutirse y aprobarse el contrato en el Congreso Nacional se modificaron las directrices legales referidas al monto de las subvenciones a pagar. El gobierno se comprometió a pagar a Bonnet un subsidio de 3.200 pesos por cada viaje redondo entre los puertos de Ciudad Bolívar y Cabuyaro; y de 2.500 pesos por los realizados entre Ciudad Bolívar y Orocué. Además, se estipuló que por el momento se subsidiarían seis viajes por año y con relación a la regularidad e itinerarios se agregó que “*Queda a voluntad del gobierno aumentar el número de viajes anuales, hasta dónde lo permitan los vehículos de la empresa*”.

En los registros contables de la empresa hasta aquí citados se consigna el monto de las subvenciones abonadas a Bonnet. Según datos del Cuadro IV, el monto acumulado contabilizado como ingreso hasta diciembre de 1894 ascendió a 13.862 pesos. Dicha suma se mantuvo constante hasta fines de enero de 1895, para febrero ascendió a 20.136 pesos, y a 32.525 en marzo-abril de ese año. De estas cifras se deduce

que hasta fines de 1894 por cada viaje redondo se le reconoció a Bonnet un monto promedio de casi 1.890 pesos, que esos viajes realizados en enero y febrero de 1895 recibieron una subvención de 6.274 pesos, y que para el viaje realizado en marzo-abril de 1895 ésta fue de 12.389 pesos. Además, la subvención promedio recibida por cada viaje redondo hasta abril 1895, cuando se habían realizado nueve en total, fue de 3.614 pesos.

En el Cuadro V se presenta un análisis de los viajes realizados, las subvenciones a reconocer por parte del gobierno colombiano, y las efectivamente recibidas de acuerdo a los registros contables ya citados. Si se comparan las subvenciones recibidas por viaje redondo con lo pactado en el contrato de concesión parecería que el Gobierno aportó subsidios superiores a los compromisos asumidos. Sin embargo, debe señalarse que las subvenciones estaban pactadas en pesos oro y que, tal como se reconoce en el propio libro de contabilidad de “El Libertador”, durante el período 1890-1895 -y en especial a partir de 1892- Colombia sufrió un proceso inflacionario como resultado de la expansión del papel moneda circulante.

f) Balance contable neto de la operación de “El Libertador”, 1893-1895

Del análisis realizado hasta aquí se deduce que las subvenciones ofrecidas a Bonnet en el marco del contrato de concesión eran absolutamente necesarias para contribuir a saldar el balance negativo de la operación comercial de una empresa de tal envergadura. Según se observa en el Cuadro VI, aún contabilizando los ingresos producto de dichas subvenciones el resultado neto de las operaciones corrientes continuaba siendo negativo. En efecto, en diciembre de 1894 el saldo neto alcanzó la suma de -\$ 11.210, en enero de 1895 -\$ 17.403, en febrero -\$ 10.321, en marzo un modesto superávit de \$ 91, y en abril de 1895 -\$16.693. Tal como se analizara anteriormente, el resultado neto de abril de 1895 es enteramente atribuible a los gastos por un monto total de \$ 16.894 que Bonnet debió afrontar con la compra de repuestos y la posterior reparación de “El Libertador”, que estuvo a cargo de la firma *Yarrow and Company* y debió realizarse en Trinidad.

g) La adjudicación inicial de tierras baldías, 1893-1895

Además de los subsidios por viaje redondo, de acuerdo a las ya descritas disposiciones de la ley 45 de 1890 que el libro de contabilidad hasta aquí citado menciona, para promover la inversión y asegurar la rentabilidad del proyecto las autoridades colombianas también se habían comprometido a adjudicarle tierras baldías a Bonnet. Según el artículo 10 del contrato original de 1890, para facilitar la fundación de colonias agrícolas y promover las actividades agrícola-ganaderas, no bien quedase establecido el servicio de navegación el gobierno estaba obligado a adjudicarle gratuitamente al concesionario 50.000 hectáreas en tierras baldías, en lotes alternados. No obstante, durante el proceso de discusión y aprobación de la ley dicho artículo fue modificado y se acordó que Bonnet solo accedería a 1.000 hectáreas por cada viaje realizado y de manera tal que, si interrumpiera el servicio antes de que la empresa realizase cincuenta viajes, volvería a poder del Estado la superficie en hectáreas correspondiente al número de viajes no realizados.

De esto se puede inferir que para fines de 1895, y tras haber completado “El Libertador” al menos seis viajes redondos, Bonnet ya se había hecho acreedor en firme de al menos 6.000 hectáreas de tierras baldías para la fundación de colonias agrícolas ¿Cuál podría ser el valor en pesos de estas tierras? Con relación a ello, la única referencia disponible es nuestro trabajo de mediados de la década de 1990 sobre la deuda externa de Colombia en el siglo XIX. En efecto, allí se señala que al asignar tierras baldías a la empresa *St. Rose and Company* para que ésta las vendiese, se fijó un valor de 5/8 de pesos fuertes por hectárea, equivalentes a 5/40 de libras esterlinas y que a la tasa de cambio vigente equivaldrían a 3,1 pesos por hectárea⁶⁶. En el caso que nos ahora nos ocupa, esto significaría que Bonnet se habría hecho

⁶⁶ La *St. Rose and Company* se había creado en 1861 para que se encargase de la venta de 1.000.000 de hectáreas en tierras baldías que el Estado cedió a los concesionarios del Ferrocarril del Norte para promover la construcción de una línea que concretase un viejo anhelo de unir Bogotá con el río Magdalena o uno de sus afluentes. Dada la complicada geografía y clima del país, ese era el mejor medio para conectar los centros de producción con un ventajoso sistema fluvial.

acreedor a activos adicionales en tierras baldías por un valor de 18.600 pesos y que en virtud de los derechos adquiridos al cumplir los términos de la concesión de servicios de transporte marítimo mediante estos activos podría haber compensado las ya mencionadas pérdidas por 16.693 pesos acumuladas al mes de abril de 1895.

6. Los años finales de la concesión, 1896-1899

El libro de contabilidad del vapor “El Libertador” hasta aquí citado registra información detallada hasta el año 1895. Por ello es poco lo que se conoce acerca de lo sucedido en años posteriores con la empresa de navegación por el Meta explotada por Bonnet. La información fehaciente disponible permite concluir que “El Libertador” realizó más de seis viajes completos y que -tal como se preveía- si bien los resultados comerciales de la empresa fueron negativos los subsidios oficiales y la adjudicación de tierras baldías le permitieron a Bonnet afrontar los costos operativos correspondientes y compensar eventuales pérdidas de capital. En todo caso éste había previsto que habría pérdidas durante algún tiempo, y no solo estaba dispuesto a afrontarlas sino a incorporar más barcos al servicio cuando la demanda así lo aconsejase.

La información referida al año 1896 es muy escueta. En el informe que brindara ante el Congreso el Ministro de Hacienda simplemente se comenta que “*el servicio se presta con regularidad y el establecimiento de la navegación por vapor en ese rio (el Meta) ha sido una mejora de verdadera importancia para las poblaciones a donde toca el vapor en su viaje*”⁶⁷.

Durante el trienio 1897-1899 la empresa de Bonnet sufrió inconvenientes adicionales acerca de los cuales diversas fuentes alternativas nos brindan algunos detalles. El libro de actas de la Compañía Colombiana de Seguros correspondiente de 1897, por ejemplo, da cuenta de que a mediados de año “*se dio conocimiento a la Junta del siniestro sufrido últimamente por el Vapor El Libertador en*

⁶⁷ Véase Ministerio de Hacienda, Informe del Ministro de Hacienda al Congreso Constitucional de 1896.

*aguas del Orinoco, en el cual llevaba un importante cargamento de café y sobre el cual habría que liquidar una fuerte indemnización*⁶⁸.

Además, en 1898-99 una serie de inevitables riesgos adicionales pusieron fin a la empresa de navegación de Bonnet. Los serios conflictos internos que asolaron el país hacia fines del siglo XIX, en parte originados en la promulgación de la constitución centralista de 1886 y que culminaron con el estallido de la Guerra de los Mil Días⁶⁹ frenaron las actividades comerciales y consecuentemente el transporte de mercancías entre 1896 y 1899. Esa al menos fue la experiencia colombiana a nivel nacional y también parece haber sido el caso con el comercio en la zona oriental del país⁷⁰. Sin duda, los resultados financieros de la empresa de Bonnet también se vieron perjudicados por el aumento de la volatilidad cambiaria y la elevada inflación en Colombia a fines del siglo XIX. Al fin de cuentas, si bien los ingresos devengados por la prestación del servicio eran en moneda local que eventualmente se depreciaría, gran parte de los costos operativos de “El Libertador” (como por ejemplo los repuestos y reparaciones de la nave, y los sueldos del primer piloto y los oficiales) se habían fijado en libras esterlinas o pesos oro.

Por otra parte, Bonnet fue acusado de incumplir obligaciones estipuladas en el contrato de concesión suscripto con el gobierno colombiano, y en especial con referencia a la constitución de colonias agrícolas y empleo de mano de obra productiva en las tierras baldías adjudicadas. Cabe recordar que el contrato suscripto contemplaba la adjudicación de hasta 50.000 hectáreas y que de acuerdo a los datos consignados en el Cuadro VII en el período 1896-99 se le habían adjudicado 39.734, ubicadas fundamentalmente en los municipios de

⁶⁸ Libro de Actas de la Asamblea Administrativa de la Compañía Colombiana de Seguros, sesión de julio de 1897.

⁶⁹ Para una breve explicación sobre la naturaleza de este conflicto véase la nota 2 de este trabajo.

⁷⁰ Esta conclusión se basa en lo atestiguado por Carlos Cuervo Marquez, un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores, en su correspondencia con el Ministro de Hacienda a finales de siglo.

Medina y Cabuyaro⁷¹. Consecuentemente, según Rausch en 1899 el Ministro de Finanzas canceló dichas adjudicaciones.

Bonnet no solo enfrentó el problema relacionado con la asignación de tierras baldías que hoy sería caratulado como de inseguridad jurídica. El Administrador de la Aduana del río Meta se quejó ante el Intendente del Casanare de que “*Bonnet no cumplía estrictamente con los itinerarios previstos en el contrato*” y que además “*no había desarrollado las colonias agrícolas que se había comprometido a fundar*” y “*el nombramiento de los empleados de la compañía no había sido hecho con la aprobación del Gobierno*”. El Prefecto no atribuyó mayor importancia a estos reclamos y consideró que Bonnet trataría de corregir esas omisiones, tras lo cual recomendó al gobierno nacional que se siguiese subsidiando su empresa. Sin embargo, quedó constancia de estos reclamos y de los problemas que enfrentaba la continuidad de estos servicios de navegación⁷².

Otro problema se suscitó cuando, de acuerdo a los términos del artículo 6 del contrato que obligaba a la empresa a transportar el correo y las tropas del gubernamentales cobrando las mismas tarifas que a los demás particulares, el gobierno recurrió a Bonnet para movilizar tropas con motivo del devastador conflicto interno que luego desembocó en la ya mencionada Guerra de los Mil Días. En efecto, por sugerencia del Intendente del Casanare -quien argumentó que estos servicios serían remunerados, que la empresa estaba cobrando una subvención estatal, y que la restauración del orden público que pretendía lograr el gobierno beneficiaría sobre todo al sector privado- quedó latente la posibilidad de que la empresa tuviese que dar preferencia a las demandas del

⁷¹ Véanse por ejemplo el informe de Tobías Hernández, Secretario encargado de la gobernación de Villavicencio, al Ministro de Hacienda del 25 de setiembre de 1899, en Ministerio de Hacienda, *Incumplimiento de establecer Colonias Agrícolas, Baldíos*, 1899, Tomo 19, Folio 235, y una resolución ministerial en Ministerio de Hacienda, Sección 3, *Ramos de Tierras Baldías*, Bogotá, enero de 1898, Tomo 18, Folio 397.

⁷² Véase *Casanare: comercio y navegación*, Informe del Intendente del Casanare de 1898.

gobierno y de que éste la obligase a alterar su itinerario si a juicio de las autoridades las circunstancias políticas así lo ameritaban.

Además de esta guerra civil de 1899-1902 en Colombia, rivalidades comerciales y la evolución de los vínculos bilaterales entre Colombia y Venezuela a fines del siglo XIX también perjudicaron y asestaron los golpes finales a la empresa de Bonnet⁷³. Los gobiernos hegemónicos conservadores del período de la Regeneración que transcurrió entre 1880 y 1930 no hicieron mayores esfuerzos por mejorar las comunicaciones y el sistema de transportes hacia los llanos o en ellos. En lugar de ello se concentraron en prolongadas negociaciones para resolver disputas de límites con Venezuela en regiones como las que Bonnet había elegido como nudo central de sus negocios. Además, mediante un Tratado de Navegación y Comercio suscrito en 1894 en el marco de la búsqueda de soluciones a estos diferendos y que tuvo muy corta vigencia, Venezuela apenas permitió el libre comercio por los ríos Orinoco y Meta hasta 1899, cuando Cipriano Castro asumió la presidencia hasta 1908, lo cual impidió la continuidad de las actividades de los comerciantes colombianos y del proyecto de Bonnet en particular. En efecto, según se le informó al Ministro de Hacienda, finalmente a comienzos de ese año Venezuela había decidido poner en vigencia una ley de 1897 mediante la cual solo se permitía el comercio de mercancías con Colombia a través del puerto de Maracaibo y siempre y cuando éstas tuviesen como destino final la ciudad de Cúcuta⁷⁴.

En cuanto a las rivalidades comerciales, los comerciantes afincados en Ciudad Bolívar, sobre el río Orinoco, permanentemente exigían el fin de las actividades comerciales de Bonnet. Otro tanto hacían los comerciantes colombianos de la región por considerar que la

⁷³ Las conclusiones de éste párrafo y los siguientes en esta sección del trabajo se basan en la obra de Rausch Jan, *Op. Cit.*, y en los *Anales del Ministerio de Hacienda*, 1899, Tomo 437, Folios 84-87.

⁷⁴ Cúcuta es una antigua y tradicional ciudad ubicada en el nordeste del país, sobre la frontera con Venezuela. Tradicionalmente tuvo una economía centrada en las actividades comerciales y por su ubicación circulaban las monedas de ambos países.

subvención estatal a cada viaje de ida y vuelta de “El Libertador” era una ventaja injusta para Bonnet. Finalmente, durante la Guerra de los Mil Días (1899-1902) los rebeldes colombianos de extracción liberal enfrentados con el gobierno conservador confiscaron “El Libertador” en el río Apure y al finalizar dicho conflicto solo quedaban sus restos en Trinidad. Ende Bonnet quedó literalmente arruinado.

7. El legado empresarial de José Bonnet

Pese a haber registrado solo unos pocos años en servicio y dados los problemas que debió enfrentar a fines del siglo XIX, el caso de “El Libertador” fue la única experiencia exitosa de navegación comercial por los ríos Meta y Orinoco en la historia de Colombia. Esta fue posible gracias al empuje empresarial de José Bonnet, un inmigrante francés que concibió el proyecto y lo puso en marcha luego de hacer sus primeras experiencias comerciales en la zona oriental del país mediante la navegación a vela. Bonnet supo cubrir los riesgos naturales del transporte fluvial en la región contratando seguros navieros y pilotos expertos. También enfrentó las adversidades comerciales y financieras de la época, e incluso circunstancias de inseguridad jurídica en parte comparables a problemas que sufriera en la década de 1880 al realizar sus primeras incursiones comerciales en el oriente colombiano. No obstante, finalmente la Guerra de los Mil Días y los problemas geopolíticos entre Colombia y Venezuela provocaron el colapso final de su empresa en 1899.

La experiencia de “El Libertador”, sin embargo, no se debe catalogar como una empresa fallida. Por el contrario, fue la única compañía de navegación y comercio por los ríos Meta y Orinoco exitosa y la realidad es que -no obstante los posteriores esfuerzos de diferentes gobiernos- por causas económico-financieras desde comienzos del siglo XX en Colombia nunca se pudo consolidar la navegación por el Meta. El país reencauzó su economía desde 1904, es decir tras asimilar el impacto de la guerra civil y la secesión de lo que hoy es Panamá, y Venezuela se convirtió en su segundo socio comercial en importancia. Sin embargo, el intercambio entre ambos países nunca se realizó a través de la navegación de dicho río. Quizás

ello obedezca a que nunca surgió otro empresario con la visión y tenacidad desplegada por José Bonnet a fines del siglo XIX.

Bibliografía y fuentes analizadas

Arráiz Luca, Rafael, *Venezuela: 1830 a nuestros días. Breve historia política*. Caracas, Editorial Alfa, 2007.

Bonnet, José, *Comercio oriental por el río Meta*. Bogotá, Imprenta de La Luz, 1884.

Bonnet, José, “El Libertador”, *Libro de Contabilidad 1893-1895*, París, Ed, Año?

Bonnet, José, “Navegación por el Meta”, en *Anales de Ingeniería*. Bogotá, 1894.

Brisson, Jorge, *Casanare*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1896.

Compañía Colombiana de Seguros, *Libro de Actas de la Asamblea Administrativa*, 1896-1912.

Galindo, Aníbal, *Apéndice a la Memoria del Ministerio de Hacienda de 1884*. Bogotá, Imprenta La Luz, 1884.

“Informe de la Comisión que aprobó el contrato de Bonnet y Resolución de la Cámara de Representantes”, en *Anales del Senado de la República*. Serie 10, Bogotá, 28 de junio de 1884.

Informe del Ministro de Fomento Leonardo Canal al Congreso de 1890. José Trinidad Moreno, *Informe del Prefecto del Territorio Nacional del Casanare*, Nunchía, 30 de diciembre de 1883.

Intendencia del Casanare, *Casanare: comercio y navegación*, Informe del Intendente del Casanare de 1898.

Junguito, Roberto, *La deuda externa en el siglo XIX: cien años de incumplimiento*, Bogotá, Banco de la República y Tercer Mundo Editores, 1995.

Ley 25 de 1884, en *Anales del Senado de la República*. Bogotá Serie 11, Nro 107, 7 de agosto de 1884.

Ley 45 de 1890: Contrato con José Bonnet para la navegación del río Meta, en *Diario Oficial*, Bogotá Nro 8304.

Leyes colombianas de 1890, Bogotá, Congreso de la República de Colombia, 1981.

Ministerio de Hacienda, *Anales*, 1899.

Ministerio de Hacienda, *Informe del Ministro de Hacienda al Congreso Constitucional de 1896*.

Ministerio de Hacienda, Sección 3, *Ramos de Tierras Baldias*. Bogotá, enero de 1898, Tomo 18, Folio 397.

Ministerio de Hacienda. *Incumplimiento de establecer Colonias Agrícolas*. Baldíos, Tomo 19, Folio 235, 1899.

Palacios, Marco. *El café en Colombia, 1850-1870. Una historia económica, social y política*. México, Siglo XXI editores, 1983.

Pérez, Felipe. *Geografía física y política de los Estados Unidos de Colombia*. Bogotá, Imprenta La Nación, 1863.

Rausch, Jan. *La frontera de los llanos en la historia de Colombia, 1830-1930*. Bogotá, Banco de la República, 1999.

Anexo

**Cuadro I: Costos de construcción y adquisición de
“El Libertador”**

Fecha	Libras Esterlinas	Pesos
Noviembre 7. 1892	1.300	32.740
Febrero 11, 1893	800	20.148
Marzo 6, 1893	1.000	25.177
Marzo 13, 1893	700	17.820
Abril 4, 1893	108	2.733
Abril 11, 1893	285	7.120
Otros	107	2.675
Total	4.300	108.413

Fuente: Libro de contabilidad de “El Libertador”, págs. 1-2.

**Cuadro II: gastos adicionales de la botadura de “El Libertador”
(en pesos)**

Seguro de transporte del vapor desde Londres a la isla de Trinidad	382
Traslado del vapor de Londres a la isla de Trinidad	6.159
Pagos a Arriman & Cía por suministros para el equipamiento del vapor en la isla de Trinidad	21.726
Traslado de Charles Hardy (ingeniero constructor) desde Londres a la isla de Trinidad	4.040
Honorarios profesionales del ingeniero Charles Ardí (a razón de 20 libras mensuales entre marzo y octubre)	1.280
Total	33.587

Fuente: Libro de Contabilidad de “El Libertador”, págs. 1-2

**Cuadro III: balance de gastos acumulados de “El Libertador”
1894-1895 (en pesos).**

	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Porcentaje
Gastos Totales	70.825	90.464	89.657	92.393	109.178	100 %
Concesión	121	121	121	121	121	0,1 %
Muebles y herramientas	3.945	3.850	3.850	3.850	3.850	3,5 %
Provisiones	10.294	14.870	14.850	15.056	15.133	13,9 %
Personal	12.099	29.368	29.367	33.923	33.923	31,1 %
Caja a bordo	15.993	4.587	3.838	267	267	0,2 %
Combustible	9.976	15.310	15.310	16.280	16.280	14,9 %
Gastos generales	17.088	21.049	21.012	21.587	38.295	35,1 %
Bodega en Cabuyar	1.309	1.309	1.309	1.309	1.309	1,2 %
Ingresos Totales	59.615	73.061	79.335	92.484	92.484	100 %
Fletes	40.984	49.946	49.946	50.328	50.328	54,4 %
Pasajes	4.769	9.253	9.253	9.361	9.361	10,4 %
Fletes + Pasajes	45.753	59.199	59.159	59.959	59.959	64,8 %
Subvención estatal	13.862	13.862	20.136	32.525	32.525	35,2 %
Saldo Acumulado	-11.210	-7.403	-10.322	91	-16.294	

Fuente: Libro de Contabilidad de “El Libertador”, hojas separadas tituladas “Balances du Libertador”

Cuadro IV: márgenes financieros operativos acumulados, 1894-1895 (en pesos)

	Diciembre (1894)	Enero (1895)	Febrero (1895)	Marzo (1895)	Abril (1895)
Ingresos por Fletes y Pasajes	45.753	59.199	59.199	59.959	59.959
Gastos Operativos Totales	70.825	90.464	89.657	92.393	109.178
Saldo Comercial Operativo	-25.072	-31.265	-30.458	-32.434	-49.219

Fuente: Datos del Cuadro 3

Cuadro V: Subvenciones

Número el viaje	Fecha del viaje	Subvención a reconocer (en pesos oro)	Subvención reconocida (Viajes #)	Subvención pagada (en pesos)	Subvención acumulada (en pesos)
1	Nov.-Dic. 1893	3.200			
2	Enero-Marzo 1894	2.500			
3	Abril-Junio 1894	3.200	1-2		
4	Julio-Agosto 1894	3.200	1-2	2.343	2.343
5	Sept.-Oct. 1894	3.200			
6	Nov.-Dic 1894	3.200	3-4	11.519	13.862
7	En.-Feb. 1895	3.200	5	6.274	20.136
8	Mar.-Abril 1895	3.200	6-7	12.384	32.525

Cuadro VI: resultado comercial neto de la concesión (en pesos)

Fecha	Saldo Operativo	Subvención Recibida	Resultado Neto
Diciembre 1894	-25.072	13.862	-11.210
Enero 1895	-31.265	13.862	-17.403
Febrero 1895	-30.458	20.131	-10.322
Marzo 1895	-32.434	32.525	91
Abril 1895	-49.219	32.525	-16.694

Fuente: Datos consignados en los Cuadros IV y V

Cuadro VII: tierras baldías adjudicadas a José Bonnet

Municipio	Año	Superficie (en hectáreas)
Medina	1896	4.970
Villavicencio	1896	4.861
Medina	1897	2.530
Villavicencio	1897	2.938
Cabuyaro	1897	4.789
Medina	1899	14.857
Cabuyaro	1899	4.789
Total	1896-99	39.734

Carta de José Bonnet al Señor Ministro de Fomento

Señor Ministro de Fomento:

Después de dejar perfectamente establecida la navegación por vapor en los ríos Orinoco y Meta, de acuerdo con el contrato que celebré con el Gobierno, aprobado por la Ley 45 de 1890, he llegado á esta ciudad y considero como un deber mío suministrar á ese Ministerio un ligero informe sobre el primer viaje que hice.

Salimos de Trinidad el 6 de Octubre, y por causa de un fuerte temporal, tuvimos que permanecer anclados un día en la punta de Hicacó (isla de Trinidad); luego continuamos nuestro rumbo, y sin más dificultad que el malísimo combustible que traíamos de aquella Isla, atravesamos las 80 millas que separan á Port of Spain⁷⁵ del brazo del Macareo, sin ningún inconveniente. La navegación se hace por la costa de la Isla en una extensión de 50 á 55 millas, y sólo tiene unas 35 millas el brazo de mar que la separa de costa firme; no hay peligro de ninguna

⁷⁵ Desde su fundación esta ciudad, Puerto España en castellano, fue un importante centro comercial y naviero de la Isla de Trinidad. Actualmente es la capital de Trinidad y Tobago.

clase para los buques planos⁷⁶ que navegan los ríos; y habiendo yo navegado en la época más peligrosa de todo el año, puedo aseverar á Su Señoría que no hay la más leve dificultad para que un buque que zarpe del pie de nuestra cordillera oriental pueda ir directamente á trasbordar sus pasajeros y carga á los grandes vapores trasatlánticos que unen á Trinidad con Europa, en trece ó catorce días; y de allí á los Estados Unidos en siete u ocho días. De este hecho encontrará Su Señoría una demostración clara y patente en toda la prensa de Trinidad, que en sus editoriales reconoce la gran importancia de la empresa que he acometido, y confía que aquella isla será el punto de escala para el comercio oriental de Colombia.

Como la navegación por buques planos sólo puede hacerse por los brazos del Orinoco, llamados Macareo y Pedernales, que desembocan en el golfo de Paria⁷⁷, es de vital importancia para Colombia la libre navegación de ellos, porque de lo contrario quedarían obligados los buques Colombianos a un trasbordo completamente innecesario, existiendo la libre navegación que consagra la Constitución de Venezuela⁷⁸. Esta garantía ha quedado anulada en parte con el Decreto de 1º de Junio de 1893 que, al no ser derogado, haría imposible la navegación de los buques Colombianos y sería un gravísimo obstáculo para el desarrollo del importante tráfico que comienza á tener lugar por esa vía. Con este motivo tuve que ocurrir al Gobierno de Venezuela en solicitud de un permiso para pasar mi buque, el cual me

⁷⁶ Estos barcos no tenían quilla, lo cual les permitía navegar en ríos interiores de escasa profundidad en los que se pretendía desarrollar tráfico comercial y de pasajeros.

⁷⁷ Este golfo se ubica en la desembocadura del río Orinoco, en el Océano Atlántico. Separa el continente sudamericano, y más precisamente la costa venezolana, de la isla de Trinidad.

⁷⁸ La libre navegación de los ríos para el desarrollo de actividades comerciales fue una de las grandes preocupaciones de distintos estados, y por ende de comerciantes nacionales y extranjeros, durante el siglo XIX. En este caso se trataba de un río de curso internacional, lo cual requería que Colombia y Venezuela consagrasen dicho principio en sus respectivas constituciones, lo respetasen, y que se arbitrasen mecanismos para reglamentar su navegabilidad, su régimen aduanero, sus reglamentos portuarios, y el cobro de diversas tasas.

fue concedido por una sola vez, y esto sólo demostrará a Su Señoría la grandísima importancia del asunto. El Decreto á que aludo establece que los buques que no se ocupen en el comercio de cabotaje, sólo podrán entrar por las bocas grandes del Orinoco; y como por allí no entran sino los buques de alto bordo que hacen el tráfico directo de los Estados Unidos ó de Europa o de Europa a Ciudad Bolívar⁷⁹, resulta que la facilidad que presentan los brazos del Macareo y Pedernales vendrá á quedar en beneficio de determinados individuos y en perjuicio de los buques Colombianos que no podrán ir á Trinidad, ni aun siquiera para reparar sus averías, sin un previo permiso. Por las consideraciones expuestas conocerá Su Señoría la importancia del punto, y por tal motivo me permito llamarle la atención sobre el particular. Tanto la entrada de Macareo como la de Pedernales es completamente franca en cualquier época del año y no presenta el más leve obstáculo á la navegación de buques planos⁸⁰ de todo porte, siendo de notarse que sucede lo propio en las grandes bocas del Orinoco para los buques de mar.

Desde nuestra entrada al brazo de Macareo navegamos sin la menor dificultad día y noche, hasta Ciudad Bolívar, sin haber encontrado ningún obstáculo serio que merezca señalarse. En aquel puerto permanecimos diez días mientras se hizo la descarga, reconocimiento y embarque del cargamento que traía el vapor; y á pesar de la muy buena voluntad que encontramos en todas las autoridades y especialmente en los señores Administrador y Contado de la Aduana, no fue posible abreviar más esa operación, lo cual indica á su Señoría la necesidad de una reforma sustancial en las formalidades que prescribe el Código de Hacienda venezolano, en la parte referente al comercio de tránsito con Colombia; las prácticas establecidas á ese respecto por los tratados de ahora cincuenta años no pueden continuar rigiendo, pues muy bien se concibe que una demora de diez días para un buque cargado que venga de tránsito, haría nula la rapidez que suministra el

⁷⁹ Esta ciudad, fundada en 1764, fue un importante centro comercial en las orillas del río Orinoco. Actualmente es la capital del estado de Bolívar en Venezuela.

⁸⁰ Para una explicación sobre las características de estos barcos véase la nota 2.

vapor, y por lo mismo me permito llamar la atención de Su Señoría a este punto importantísimo: En mi humilde opinión, considero que para resguardarlo de los intereses fiscales de Venezuela, bastaría la presentación de las facturas consulares colombianas, en vista de las cuales exigiría la Aduana de Ciudad Bolívar una fianza á los introductores, disponiendo, al mismo tiempo, el embarque de uno o más guardas que vendrían en el mismo buque hasta la aduana colombiana en donde presenciaria el desembarque de las mercancías venidas de tránsito. Estas diligencias exigirían la demora de unas pocas horas, que no ocasionarían ningún perjuicio, evitando, en cambio, los costos de desembarque, embarque, etc., todo lo cual estaría más en armonía con la prontitud que hoy demanda el comercio.

De Ciudad Bolívar zarparamos el 19 de Octubre á las 7 p.m., en presencia de una gran multitud que se agrupaba á la orilla para celebrar la salida del primer buque colombiano, que venía a enlazar los dos países. De aquel punto en adelante la navegación no presenta ninguna dificultad y se hace de día y de noche sin el menor peligro. En las márgenes de Orinoco existen algunas poblaciones como Moitaco, Mapire, Las Bonitas, Caicara, La Urana y Guaramaco, esta última en la boca del Meta⁸¹, para las cuales tendríamos pasajeros y carga; y no hay duda que se desarrollará un tráfico importante al establecer con regularidad la navegación, principalmente para satisfacer las necesidades del considerable comercio que se hace en la región del alto Orinoco, cuyo servicio no hacen los vapores de aquel río sino hasta Caicara, mientras que la línea que he establecido puede extenderse hasta los raudales⁸² de Ature y Maipure, y atender así al desarrollo del importantísimo territorio que le corresponde a Colombia conforme al Laudo. El puerto de Perico, en donde se toma la vía de tierra para salvar los raudales, dista apenas tres horas de la boca del río Meta.

Como dejo dicho, salimos de Ciudad Bolívar el 19 de Octubre por la noche, y el 23 a las 11 a.m. llegamos a los tan temidos raudales

⁸¹ Es decir en la desembocadura de este importante río, que es afluente del Orinoco.

⁸² La frase indica que en ese paraje del río corría una gran masa de agua con rapidez, lo cual sugiere que había rápidos.

de Acribén, en el Orinoco, que remontamos con sólo 125 libras de vapor en quince minutos, sin la menor dificultad, siendo ese el único escollo que presenta aquella hermosísima navegación. Allí se divide el Orinoco en dos grandes brazos, y éstos a su vez se subdividen en varios canales formados por las inmensas rocas que separan las aguas, pudiendo pasar por algunos de ellos buques de cualquier tamaño y calado sin que sea necesaria obra ninguna. Nosotros remontamos por el brazo llamado Carichata, y a las 12 y 35 p.m. tuvimos la gran satisfacción de entrar a la boca del Meta⁸³ cuyo ---- no presenta ningún inconveniente para buques de todas dimensiones. Recorrimos, pues, en tres y medio días la distancia que separa a Ciudad Bolívar de la boca del Meta, navegando día y noche sin el menor obstáculo. Allí terminan las poblaciones civilizadas, y empezamos a ver las primeras partidas de tribus salvajes, quienes, lejos de huir, nos hacían señas de arrimar el buque; por no ser la época en que ellos frecuentan las márgenes del río, tan solo vimos unas tres partidas pero en verano se encuentran en gran número, y van allí en solicitud de huevos de tortuga y de la abundante pesca que les ofrece el río. De la boca del Meta viajamos a San Carlos, en donde pernoctamos, y al día siguiente a las 12 y 27 p.m. pasamos al frente de la Mata de Guanábano, o sea el ----, límite entre Colombia y Venezuela, y a las 8 y 15 p.m. fondeamos en Campoalegre, o sea Buenavista, primer caserío colombiano, compuesto de unas ocho casas y lugar muy aparente para el establecimiento de una aduana. De allí salimos a las 4 y 55 a.m. navegando felizmente todo el día, y al siguiente llegamos a la aduana de San Rafael a la 1 y 45, no habiendo encontrado obstáculo ninguno en todo el trayecto de la boca del Meta a San Rafael.

San Rafael es el lugar más inadecuado para situar una aduana, y es de imprescindible necesidad que el Gobierno resuelva su traslación bien acá a Buenavista o bien a Orocué, porque sería imposible hacer el reconocimiento del cargamento de un buque en el almacén de la aduana, el día que el señor administrador no se prestara a hacerlo a bordo, como se predica hoy, y esto solo bastará para demostrar a Su

⁸³ Evidentemente se trata de la desembocadura del río Meta.

Señoría la necesidad imperiosa que hay de que sea otra parte. Los edificios de la aduana están situados sobre un barranco que tiene más o menos 30 metros de altura sobre el nivel del río, y como éste se recuesta sobre este barranco, no hay absolutamente lugar para desembarcar un bulto; de manera que no puede hacerse el reconocimiento sino en el mismo buque, y desde luego comprenderá Su Señoría a cuántos abusos puede prestarse esta práctica que está en desacuerdo con lo que prescriben las disposiciones aduaneras.

Por otra parte, obligar a los buques a descargar con semejante dificultad equivaldría a prohibir la navegación, pus sería inhumano pretender que un hombre subiera con un fardo pesado a cuestras, cuando uno mismo no puede ascender sin gran fatiga, y no habría tripulación que se comprometiera a semejante faena, e implicaría aquello un gasto enorme y una pérdida de tiempo aún más onerosa. Además, aquel lugar está desprovisto de todo recurso, teniendo que solicitar víveres a dos días de distancia, y con frecuencia carecen de empleados hasta de lo necesario, por cuyo motivo nunca podrá estar bien servida aquella aduana, ni puede haber en ella la fiscalización que se obtiene en lugares habitados. Aquello es mas bien una formidable posición militar que un lugar apropiado para el comercio, y sin el cambio que indico, la navegación se hace imposible; por tanto, me permito encarece a Su Señoría una pronta resolución sobre un importante punto.

Al frente de San Rafael desemboca el gran río Casanare, siendo éste el primero que se encuentra desde la boca del Meta en su margen izquierda. A las 5 y 20 a.m. salimos de San Rafael y pernoctamos a las 7 y 10 p.m. de Vueltamala. Esta vuelta, que aún existe, no presenta ya la dificultad que antes, porque habiendo abierto el río un cause recto, se navega con gran facilidad por él. Al día siguiente salimos a las 4 a.m. y llegamos a las 3 p.m. a la boca del río Pauto, que dista una hora de Barrancopealo, en donde han fijado su asiento los muy Reverendos Padres Misioneros. Allí atracamos y fuimos recibidos con muy marcadas muestras de simpatía y benevolencia por aquellos abnegados apóstoles. Después de despedirnos muy agradecidos de los Reverendos Padres, fondeamos en Macucuana para salir al día siguiente a las 4 a.m. y fondear en Orocué a las 11 a.m. en presencia de toda la población que

estaba agrupada y que manifestó su entusiasmo victoreando la empresa y el empresario. De Orocué salimos el 3 de Noviembre a las 5 a.m.; a las 11 y 40 a.m. pasamos por la boca del río Cravo; a la 1 y 30 p.m. estábamos frente a San Pedro de Aritmena o el Arrastradero, primera población en el territorio de San Marín; a las 2 y 55 p.m. atracamos al hato del Frío⁸⁴ para dejar allí dos toretes que traíamos de Trinidad para cruzamiento de las razas; a las 5 y 30 pasamos por la boca del Curiare; y a las 6 y 40 p.m. fondeamos frente a las sabanas⁸⁵ de Pupire. De este lugar salimos al día siguiente a las 5 y 50 a.m. y a las 7 y 30 a.m. estábamos en las bocas del río Manacacías, único importante que entra al Meta por la banda derecha; a las 6 y 45 p.m. fondeamos en San Miguel, de donde salimos a las 6 y 10 a.m. para llegar a las 9 y 35 a la boca del río Upía, y a las 10 y 30 a.m. a Cabuyaro, en donde fuimos recibidos con marcadísimas muestras de entusiasmo.

Aunque mi obligación estaba limitada a este puerto, quise explorar el río Meta de allí para adelante, y vinimos sin tropiezo ninguno, en tres horas quince minutos de navegación, hasta la confluencia del Meta con el Humea; luego remontamos ese río hasta el puerto de Barrigón, en dos horas, siendo este puerto el límite de la navegación por vapor.

Desde la confluencia del río Meta con el Orinoco se navega teniendo a uno y otro lado sabanas inmensas no interrumpidas hasta el pie de la cordillera y de un aspecto bellísimo: la mayor parte de ellas están desiertas, y sólo se encuentran dos hatos de alguna significación en la banda derecha del Meta, mientras que del lado izquierdo abundan las crías de ganado desde el río Casanare para arriba. Estas sabanas están cruzadas por pequeños arroyos que desembocan la mayor parte en el Meta, y sus orillas están cubiertas de bosques muy útiles a la navegación; su temperatura es muy agradable por lo que la refrescan las brisas del mar y generalmente es de 28 grados centígrados.

⁸⁴ Evidentemente se trata de un paraje en el que por las actividades ganaderas allí desarrolladas había un elevado número de cabezas de ganado.

⁸⁵ La sabana es una llanura de zonas de clima tropical cuya vegetación son pastos bajos perennes.

El río Meta no está lleno de troncos, como sucede en el Magdalena porque no alcanzando a 56 milímetros por mil metros su inclinación, su curso es muy lento y no arrastra corpulentos árboles; además, como en su mayor parte recorre sabanas, no hay la misma abundancia de bosques que se encuentran en otros ríos, y esto explica que esté más exento de esos gravísimos inconvenientes de navegación.

Todos los ríos de que dejo hecha mención son navegables en su mayor parte, y el día que se pongan pequeños vapores que sean auxiliares de la línea principal, ese día se facilitará inmensamente la exportación de los frutos que producirá con abundancia la cordillera oriental y que vendrían a ser la gran riqueza de los departamentos Boyacá, Cundinamarca, etc.⁸⁶ De la misma manera recibirán con economía y prontitud todo lo que necesiten del Extranjero.

En la actualidad del vapor Libertador es más que suficiente para transportar toda la carga que se exporta por el río Meta, porque teniendo capacidad para mil cargas y pudiendo hacer de 18 a 20 viajes por año, es evidente que 18 a 20 mil cargas anuales superan en mucho lo que hoy se produce; pero no es aventurado suponer que a la vuelta de cuatro o cinco años no será ya suficiente para el creciente desarrollo que empezó con sólo la noticia del establecimiento de la navegación por vapor; así es que tan pronto como lo requiera el tráfico, estoy en aptitud de aumentar los vapores que sean necesarios, sin gravamen ninguno para el Gobierno, lo que me complace en ofrecer a Su Señoría. Por ahora y por algún tiempo más, el Libertador navegará con muy poca carga y aun vacío, pero tengo fé profunda en que esto será transitorio, y que bien pronto reinará gran actividad en toda la cordillera oriental y paulatinamente el movimiento irá extendiéndose hacia la llanura. Me afirmo en esta creencia en vista de los numerosos datos que se me han pedido con el fin de fundar establecimientos agrícolas en toda la cordillera y de los muchos empleos que diariamente solicitan de mí, lo que prueba que no faltará gente para los empresarios que quieran llevar sus capitales y fomentar esas feraces tierras, relegadas al olvido hasta hace poco.

⁸⁶ Estos fueron departamentos administrativos ubicados respectivamente en las zonas central y centro-oriental de la actual Colombia.

Con el fin de que nada pueda entorpecer la exportación de frutas y que ésta se haga con las mayores ventajas y economía, me permito insinuar a Su Señoría la necesidad que hay de obtener del Gobierno de Venezuela la supresión del derecho de un centavo por kilogramo que se cobra en Ciudad Bolívar sobre el café y cueros que se exportan por aquella vía, y no dudo que dicho Gobierno se prestará gustoso a esta reforma, al pactarse un nuevo tratado de comercio y navegación, indispensable a los dos países.

Gracias a vuestro apoyo y al de vuestro ilustre predecesor, señor General Canal⁸⁷, he podido coronar mi empresa con éxito completo, siendo mi mayor deseo que el país derive de ella todos los beneficios que confío trae consigo, con lo cual quedarán compensados los esfuerzos que he hecho al llevar a cabo algo útil para el país. De todas partes recibo entusiastas felicitaciones, y sólo una voz discordante, la del señor Recamán, Administrador de la Aduana de San Rafael, se ha alzado sin razón contra mi empresa, debido a las influencias que sobre él ejercen dos comerciantes de Orocué, para quienes la aparición del vapor ha venido a trastornar sus combinaciones mercantiles, y no han omitido medio ninguno para hostilizarme, lo cual es doblemente sensible para una empresa naciente.

Al presente informe acompaño, en calidad de devolución, el plano que sirvió de base para la construcción, y la fotografía del buque tomada en el mar a tiempo de salir de la isla de Trinidad: por ellos podrá Su Señoría imponerse respecto a las dimensiones, capacidad y construcción del buque. Su casco es de acero galvanizado, dividido en 16 bodegas; su calado vacío, 12 pulgadas, y con toda su carga 36 pulgadas; su velocidad es de 12 millas por hora, y ha dado completa satisfacción en los dos viajes que hizo, como era de esperarse de construcciones de primer orden, como lo son los señores Yarrow & Cía⁸⁸.

⁸⁷ Aquí la memoria alude a Leonardo Canal González (1822-1894) un destacado político y militar colombiano que fuera designado Ministro de Fomento en 1890.

⁸⁸ Se trata de un conocido astillero naval fundado por Sir Alfred Yarrow en Londres en 1865.

Roberto Junguito Bonnet

A pesar del fuerte verano que reina en esta época en el Llano, tengo aviso de que se han hecho cuatro viajes entre San Pedro de Arimena y Cabuyaro, es decir, en lo que podemos llamar la parte alta del Meta. Los meses más secos en esa región son de mediados de Diciembre a mediados de Marzo, pudiéndose navegar con aguas abundantes en todo el resto del año.

Próximamente pasaré un informe a su Señoría de los trabajos que dejé ordenados y que se han ejecutado en este verano con el fin de quitar algunos troncos que podrían dificultar la navegación. Me consideraré satisfecho si este ligero informe satisface las aspiraciones del Supremo Gobierno, de que Su Señoría es digno colaborador.

Señor Ministro. José Bonnet, Bogotá, Enero 16 1894.