

NOTAS

LOS CARROS DE YUNTA EN COLOMBIA

Indudablemente los carros de yunta utilizados en Colombia se originaron en España. Al respecto, en la *Relación de lo que va en la Armada que va a Tierra Firme*, del Capitán Gil González de Avila, y fechada en el año de 1521, publicada en la *Colección de documentos inéditos de A. B. Cuervo*, Tomo IV, Bogotá, 1894, se dice en la pág. 96: “35,017 maravedís, que han costado las cosas siguientes... una carreta e un carretón de madera”.

Estos elementos fueron llegando a América y, así, el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, en su *Historia general y natural de las Indias*, primera parte, publicada en Madrid en 1851, dice, pág. 119, que en 1535 “en esta Isla Española” (o sea Haití), en “cada ingenio... es menester tener... carretas para acarrear la caña al molino... e para traer leña”.

Entre nosotros las carretas y carretones se encontraban por todo el país. En Santa Fe, naturalmente: Don Juan Flórez de Ocáriz, en el *Libro primero de las genealogías del Nuevo Reino de Granada*, publicado en Madrid en 1674, dice [pág. 383], que hacia 1564, “Hernando de Alcozer... de los conquistadores del Nuevo Reyno de Granada del General Nicolás Federman... con Alonso de Olalla costearon y abrieron el camino de Santa Fe a Onda, entablado en su traxión las primeras requas y carretas”. Luego agrega en el libro II, publicado en Madrid en 1676, pág. 363:

Alonso de Olalla Herrera... Descubrió a su costa el camino para el desembarcadero del Río Grande de la Magdalena, desde Santa Fe a Onda... y le hizo trajinable para recuas, siendo el primero que las tuvo, y carretas, excusando cargassen los indios a cuestas, como lo hazían.

En Cartagena, hacia 1590, también se les encontraba, según informa don José P. Urueta, *Documentos para la historia de Cartagena*, Tomo I, Cartagena, 1887, página 217, en donde dice que

está mandado por el Cavildo, que los carretones que andan por la ciudad, los recojan sus dueños a partes señaladas... de noche... Y, [en los] días que no trabajan, a los lugares... señalados por él...

En el tomo IV de esta misma publicación, hecha en Cartagena en 1890, se lee, pág. 148, que en 1688, en dicha ciudad, "sus vecinos, usan de tener carretas que las conducen sus esclavos, y sirven para llevar de unas partes a otras los bastimentos que se trajinan".

Se me ocurre que estas carretas podrían ser similares a las que aparecen en la lámina 35-II/I, *Hacienda de San Pedro Alejandrino en Santa Marta*, pág. 107 del libro *Acuarelas de Mark*, publicado en Bogotá en 1963, cuyo autor fue el señor Edward Walhouse Mark, llegado a la Nueva Granada en 1843 como Vice-Cónsul británico en Santa Marta. Allí se ven unos carros de yunta de enormes ruedas, con rayos y llantas metálicas. La cama o plano del carro está constituida por una pieza plana de madera rectangular, y en sus bordes, a manera de adrales, van unos palos verticales para evitar que caiga la carga.

Los carros también llegaron a Tunja, según puede leerse en la *Relación del estado del Virreinato de Santa Fe*, hecha por F. D. Pedro M. de la Zerda, publicada en las *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada* por J. A. García y García, Nueva York, 1869, y fechada en Santa Fe, a 14 de septiembre de 1772, pág. 101, en donde dice: "he logrado dejar corriente en Tunja la fábrica de salitre, con buenas permanentes oficinas, carros para el acopio de tierras y demás necesario".

Lo propio ocurre en Cali en 1790. En *La jura de Carlos IV en Cali*, firmada por Manuel de Victoria, y publicada en el *Papel Periódico Ilustrado*, año IV, número 82, en Bogotá, 1º de enero de 1885, pág. 159, se dice que en esta jura "se condujo desde el barrio de La Merced... un carro todo iluminado... representándose en él una loa en alabanza de los Soberanos". Y, luego, en la pág. 163, se habla de "castillos portátiles, torres, palacios, azucenas, chozas, hospitales, que se tiraban en carretas".

En la Sabana de Bogotá, el espectáculo era diferente, pues en ella se utilizaba el llamado carro chirrión. En el *Papel Periódico Santa Fe de Bogotá*, núm. 142 del 16 de mayo de 1794, se menciona este implemento diciendo que "llámase chirrión porque hace un ruido demasiado ingrato y desapacible".

El viajero capitán Charles Stuart Cochrane en su *Diario de una residencia y viajes en Colombia durante los años 1823 y 1824*, obra publicada en Londres en 1825, tomo II, pág. 45, aclara aún más esta denominación:

hay en la Sabana [de Bogotá] unos carros totalmente contruídos, con ruedas sólidas, para transportar maderas, pero éstos pueden ser utilizados solamente de Facatativá a Bogotá, y aun así frecuentemente se atascan en la greda. Están contruídos sobre el mismo modelo de aquellos que hay en ciertas partes de España, en donde se fabricaban así, para que el tremendo ruido de las ruedas

chirriantes pudiera dar a los oficiales de la Aduana aviso oportuno de la aproximación de contrabandistas.

En la obra *Bogotá en 1836-7*, del señor J. Steuart, publicada en Nueva York en 1838, se lee en la pág. 105, en donde habla del transporte de Facatativá a Bogotá, que:

alcanzamos al primer carro que yo había visto desde que salí de Santa Marta. Tenía ruedas anchas, bajas, construidas con bloques únicos de madera, y estaba arrastrada por dos... toros, pues los bueyes nunca se usan aquí.

Para mayor abundamiento, en el artículo *Lo que hemos visto los viejos*, publicado en *La Caridad*, año I, segunda época, núm. 27, Bogotá, 30 de septiembre de 1905, pág. 423, se dice que hace 60 o 65 años, o sea aproximadamente en 1845,

los carros de bueyes nos eran más desconocidos que los coches. En Facatativá se fabricaban y se usaban unos carros que muy castizamente y con harta propiedad habían podido llamarse *chirrones*, carros en cuya construcción no entraba un átomo de hierro ni de otro metal alguno. La cama se componía de piezas de madera casi en el mismo estado en que las habían sacado del monte; de madera eran el eje y las barrigonas ruedas, cuya forma era casi esférica; los agujeros de las ruedas iban creciendo con el uso y tomando la forma elíptica; al propio tiempo el eje se iba desgastando y perdiendo la forma cilíndrica.

Finalmente, en el artículo titulado *Carros y carretas*, sin firma, publicado en *El Tiempo*, núm. 91, en Bogotá, el 23 de septiembre de 1856, pág. 3, se afirma: "no hace cuatro años [o sea en 1852/53], todavía trajinaban por los campos esos carros pesados, toscos, en los que se acarrea madera i trigo a lo más".

Desde entonces el carro chirrión desaparece prácticamente de la escena, aunque no del todo, pues en diciembre de 1949, vi, antes de llegar a Villa de Leiva en Boyacá, uno de estos carros con ruedas sólidas de madera de eucaliptus, bajo de cama, y con las tablas de los adrales un poco en V.

La transformación se operó como consecuencia de varias dificultades, que en seguida se mencionan, y trajo consigo el que se abandonara la rueda sólida del carro chirrión por la más liviana, de rayos, que hoy conocemos.

El proceso fue así: en *El Día*, año V, núm. 262, Bogotá, 26 de enero de 1845, pág. 1, hay un artículo titulado *Carros*, sin firma, en donde se dice que

se hace ya indispensable una providencia que impida los males que están causando esta clase de vehículos en la ciudad: dentro de poco no quedará calle alguna buena, ni caños, ni empedrados, ni enlozados, ni puentes, ni cañerías. Los carros que han sido introducidos son enteramente desproporcionados a las calles... enormes pesos se cargan en ellos, que hacen temblar las casas.

En el mismo periódico *El Día*, año VI, núm. 290, 10 de julio de 1845, pág. 2, hay otro artículo titulado también *Carros*, sin firma, en el que se asevera lo siguiente:

En la Memoria del Gobernador de esta provincia, de 1843, publicada en *El Constitucional de Cundinamarca*, número 104, se lee lo siguiente: "El uso de los carros se ha jeneralizado de un modo verdaderamente satisfactorio, sobre la esplanada de Bogotá; pero ningún vehículo de transporte deteriora más los caminos que los carros... debe establecerse una diferencia en favor de las ruedas de rayos, ya porque causan menos daños, ya también para jeneralizar su uso, destruyendo los de ruedas macizas. Podría excusarse [*sic*] de todo derecho a los carros que se construyan con llantas de diez a doce pulgadas de ancho, pues éstos bien lejos de dañar los caminos, los mejoran".

Las medidas tan angustiosamente solicitadas por la prensa de esos días, fueron tomadas al fin, según puede leerse en *El Día*, año VI, núm. 291, del 13 de julio de 1845, en cuya sección de *Remitidos*, figura uno firmado por el Gobernador de la Provincia de Bogotá, don Pastor Ospina y por su Secretario, don José Caicedo Rojas, cuyo texto es como sigue [pág. 4]:

considerando... que el fuerte movimiento que producen... [los] carros conmueve y vence los edificios... [y que se] destruyen rápidamente los empedrados y hacen reventar las cañerías del agua... Decreto... para la carga y descarga de los carros tirados por bueyes, se destinan a la entrada de la ciudad, las plazuelas de San Diego, San Victorino y las "Cruces Nuevas", y dentro de la ciudad a las plazuelas de San Francisco y de San Agustín... la entrada... y salida... sólo podrá verificarse por los camellones que tocan o terminan en ellas... Desde el día 1º de agosto próximo, no podrán pasar carros tirados por bueyes por ninguna calle de la ciudad, fuera de las espesadas en el artículo anterior... [bajo] multa de ocho pesos por cada vez que esto se ejecute.

El problema había llegado a ser tan grave que en *Los Viajes Aerostáticos del Capitán Chinchilla*, núm. I, del 13 de abril de 1845, se sugería que, para que no se dañaran las cañerías, "1º, las llantas de hierro de los carros irán con otras más encima, de algodón o lana"!

Hagamos ahora un pequeño paréntesis para hablar de las *carreterías* o lugares donde se fabricaban los carros. Encontramos la primera información sobre ellas en *El Neo-Granadino*, año III, núm. 130, Bogotá, 22 de noviembre de 1850, sección de Avisos. En la pág. 400 leemos:

Carros. El Sr. Lucas Crossley tiene el honor de ofrecer al público, que teniendo suficientes conocimientos i práctica en la construcción de carros, se ocupará de hoy en adelante no solamente en hacer los que se le manden, sino en reparar los que necesiten de composición.

En los Anuncios de *El Pasatiempo*, año I, núm. 41, Bogotá, 10 de abril de 1852, se menciona en la pág. 326 a don

Cesario Andreux, fabricante de carros i de bombas [quien], avisa al público que ha separado la compañía que tenía con el señor Juan Lasserre, i que ha puesto su establecimiento en la casa número 16 de la calle segunda de la carrera de Palacé.

Finalmente, dice don Salvador Camacho Roldán en sus *Memorias*, tomo I, Bogotá, 1946, pág. 138, que “cuando merced a los trabajos de los Mac Allister, Thonson [*sic*] y Moncreafs, los primeros fabricantes de carros (en el lado noroeste del Puente Nuevo) empezaron a emplearse éstos en las calles, quedaron sin empleos los mozos de cordel”.

Veámos atrás que el tipo del carro de yunta había cambiado. Esto ocurrió después de 1850 y los nuevos carros “fueron introducidos cuando los señores De la Torre construyeron el camino de Occidente”, según se informa en el artículo *Lo que hemos visto los viejos*, ya citado, pág. 424. Efectivamente, en las ilustraciones del álbum de la Comisión Corográfica se puede apreciar ya claramente el nuevo tipo de carros, especialmente en la lámina 109, *Vista de la ciudad de Zipaquirá*, pintada en 1855, en donde puede verse un carro de yunta igual a los utilizados hoy, con el mismo tipo de ruedas. En la lámina 116, *Entrada a Bogotá por San Victorino*, también del mismo año de 1855, se ven otros carros de yunta con ruedas provistas de rayos como las actuales y adrales un poco en V.

Y en el artículo ya citado *Carros y carretas*, pág. 3, dice:

Hoi [1856], pueden verse, principalmente el lunes, en la plaza de San Victorino, hasta doscientos carros, un tanto lijeros, pintados, tirados por bueyes i caballos, haciendo el acarreo de todo género de artículos de consumo.

Hacia 1861 había dificultad para conseguir bueyes en la Sabana, según lo anota don Angel Cuervo en *Cómo se evapora un ejército*, Bogotá, 1901, pág. 68: “lo de conseguir bueyes de tiro era cosa ardua, pues los de la Sabana se morían en tierra caliente, y los calentanos no los había mansos, a causa de no usarse por allí carros”.

Don Eugenio Díaz llama a estos *carros de cama*, según puede verse en su artículo titulado *El Trilladero del Vínculo*, publicado en *El Mosaico*, tomo III, núm. 6, Bogotá, 1864, pág. 46, en donde escribe: “La parva terminó sin más novedades, i cuando estaban alzando a los dos carros de cama las veinte cargas de trigo que dio el montón”.

En el año de 1869, sólo por el camino de Bogotá a Honda circulaban más de 500 carros, según el artículo *Biografía de un tren*, de don Aníbal Currea Restrepo, publicado en *El Tiempo*, Lecturas Dominicales, Bogotá, 9 de julio de 1961, pág. 8. Dice allí:

Ya desde 1869, la Junta Administradora del 'Camino de Occidente', por conducto de don Mariano Tanco, se había dirigido al Gobierno del Estado, pidiendo se sustituyese tal vía por una férrea, no sin recalcar lo difícil y costoso que resultaba su sostenimiento y manejo... Y no le faltaban razones a don Mariano, quien tenía a su cuidado la conservación, arreglos... y administración del camino que partiendo de Bogotá llegaba hasta Honda, luego de pasar por Facatativá y Villeta, y de allí a Guaduas, por donde circulaban más de quinientos carros tirados por bueyes.

Respecto al peso que podía cargarse, los señores Jacobo Wiesner y José F. de Fuentes publicaron una hoja suelta titulada *La verdad acerca del camino de Cambao*, fechada en Bogotá, octubre de 1884, en la cual dicen lo siguiente:

Conocíamos bastante el camino de la Bodega a Facatativá y de Girardot a la Boca del Monte, por los cuales hemos traído pianos, la maquinaria de Samacá...

Hemos andado con nuestros carros cargados con una tonelada de rieles de 6 metros de largo y tirados los carros por una yunta de bueyes, desde las orillas del Magdalena hasta la vuelta del Diablo, en una extensión de 5 leguas, y a razón de media legua por hora.

Si la carga no era tan dispendiosa, los carros de yunta podían transportar hasta dos toneladas de peso, según puede leerse en el *Informe de la Comisión del Senado que inspeccionó la carretera Central del Norte*, publicado en Bogotá, en 1917, pág. 20, en donde se habla de "carros de dos pesadas ruedas, sin resortes, tirados por dos yuntas, los cuales transportan carga hasta dos toneladas de peso".

En aquellas épocas se hicieron cosas inverosímiles: los tranvías de Bogotá, por ejemplo, se trajeron en carros de yunta. En el artículo titulado *Notas y grabados*, publicado sin firma en el *Papel Periódico Ilustrado*, año IV, núm. 90, Bogotá, 1º de mayo de 1885, pág. 292, que trata sobre la empresa del tranvía de Bogotá, leemos:

La construcción de los carros fue encomendada en Filadelfia a la Casa de Brill... Debido al tamaño de los bultos... no había modo de traerlos por el camino de Guaduas y Villeta, siendo forzoso embarcarlas [las cajas] para Girardot, y traerlas de Tocaima en carros tirados por bueyes.

Don Salvador Camacho Roldán en sus *Notas de viaje*, publicadas en *El Telegrama*, núm. 516, Bogotá, 7 de septiembre de 1888, pág. 2.045, dice que había entonces "más de 2000 carros de bueyes", en la Sabana de Bogotá.

Queda, de esta manera, señalada la evolución y la gran importancia que para la economía nuestra tuvieron los típicos 'carros de yunta', que ya se van acabando también, frente a la competencia de la moderna maquinaria agrícola.

HARRY C. DAVIDSON.

Bogotá.