

VIALIDAD A TRAVÉS DE LA CORDILLERA CENTRAL ACORTEMOS DISTANCIAS

POR: BENJAMIN DUSSAN CANALES

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 5, Volumen VI
1940*

Ni se incurre en error, ni se exagera, al afirmar que, hasta el año de 1914, prácticamente no contábamos más que cuatro vías de comunicación entre los valles de los ríos Magdalena y Cauca, que se denominaban Nare, Mariquita, Quindío y Guanacas; y uno se sorprende al pensar cómo pudo subsistir la República y mantenerse la unidad nacional durante todo un siglo con esa clase de caminos que en sí no eran sino atajos caprinos por los cuales se iba con el credo en la boca, y andurriales en los que se nadaba en profundos fangales a través de esa formidable espina dorsal del sistema orográfico que separa las dos extensas, ricas y pobladas cuencas de los grandes ríos. Y esta cuasi- incomunicación en que vivió la Nación durante tantos años nos explica elocuentemente el origen principal, la frecuencia y facilidad con que se fraguaban y sucedían nuestras contiendas armadas, y al mismo tiempo destaca, para honor nuestro, el anhelo y hondo arraigo del sentimiento de unión, pues todos esos caminos coloniales, abiertos sin más criterio racional que el de la defensa contra los ataques de los aborígenes, eran absurdos desde toda consideración técnica y económica. Hasta el año mencionado, ir de Bogotá a la ciudad de Antioquia, o de Bogotá a Popayán, era empresa que no se resolvía en menos de veinte días de un peregrinar penoso, fatigante y costoso.

Tocó al general Rafael Reyes la feliz iniciativa de resolver el trascendental problema de la mejor y más directa comunicación entre los dos valles en su parte alta, al ordenar primero, en el año de 1906, la exploración de la ruta Neiva-Palmira, y la apertura del correspondiente camino de herradura, trabajo éste que no continuaron sus sucesores en el mando; después, en el año siguiente, al disponer el estudio y trazado de un ferrocarril que uniera a Girardot, Ibagué y Cartago, labor que se suspendió a poco tiempo de empezada con el fin de ejecutar antes el trazado de Cartago a Cali para el mismo ferrocarril. Pero la idea capital del general Reyes fue continuada, en parte, más tarde, durante la administración González Valencia, por el Gobierno del Tolima, con la práctica del estudio de la ruta de Ibagué-Calarcá, labor que inmediatamente completaron los entonces senadores Uribe Uribe, Molina y Neira como autores de la ley que ordenó la construcción del camino por dicha ruta y que vino a ser el principio básico de lo que hoy son carretera Ibagué-Armenia, y ferrocarril Armenia-Zarzal.

Después de treinta y seis años, vuelve el Gobierno Nacional a darse cuenta de la importancia y necesidad de insistir en la iniciativa del General Reyes referente a la comunicación de la capital del Departamento del Huila con el Valle del Cauca, o para hablar en términos nacionales, con Buenaventura y el exterior, y redimir así al más *embotellado* de todos los Departamentos, el Huila y abrir a la colonización y explotación una zona de la cordillera excepcionalmente rica y adaptable a las inmigraciones europeas, pues es sabido que esa vía pasará al norte del gran macizo del Huila, y atravesará una extensa y fértil sabana de altura y temperatura semejantes a las de Bogotá. Cabe anotar aquí a este respecto, que jamás pudimos explicarnos la incompreensión de las administraciones que sucedieran a la del General Reyes, pues son notorios por lo múltiples y por lo halabrosos beneficios que dicha obra reportará especialmente para los tres Departamentos, Huila, Valle y Cauca, al facilitar y acrecentar su intercambio comercial, y hacer posible la explotación de una región de magníficos climas, cuyos productos tendrán inmediatos mercados y podrán ser rápidamente movilizados a Buenaventura y al exterior sin mayores gastos de transporte. Y no son pocos los que no comprenden que el Huila radicará en esa carretera la mayor y mejor parte de su economía y futuros desarrollos de riqueza, por tropezar a primera vista con un hecho, al parecer paradójico, de que estando el Departamento en la hoya del Magdalena, su vía natural y lógica al exterior debería ser la del río, sin darse cuenta del factor fatal de la distancia al mar, y por estar imbuidos en la errónea intangibilidad y monopolio de una vía fluvial que no acorta distancias, y que, por otra parte, está sometida a irremediables intermitencias naturales y a la inseguridad consiguiente de abusos inveterados y a las continuas y crecientes demandas sindicales. Tratar de desconocer estas verdades es tanto como pretender tapar el sol con las manos.

Seguramente le tocará, si no a la actual Administración, por lo menos a la próxima, hacer la relocalización y el perfeccionamiento de la gran vía Bogotá al Pacífico por el Chaparral-Buga-Buenaventura, con lo cual se efectuará el programa vial más trascendental en la comunicación de la capital hacia el occidente y el exterior, pues en estos momentos se acomete afanosamente la construcción de más esclusas en el Canal de Panamá, con el doble fin de reducir a un tercio el tiempo actual de paso, y triplicar su capacidad; y de tal suerte nosotros, para ese entonces, debemos estar convenientemente preparados para usufructuar del beneficio que tales obras reportarán para todo el mundo, y muy particularmente para nosotros.

Para terminar, huelga decir que en las carreteras de Neiva a Palmira y Chaparral-Buga-Buenaventura, la técnica indica que no hay motivo ni excusa alguna que justifique el sacrificio del buen alineamiento, dentro de la pendiente máxima establecida, es decir, que el objetivo dominante debe ser acortar distancias, teniendo en cuenta que con los medios mecánicos de que hoy se dispone para hacer rápida y económicamente profundos cortes, los desarrollos para salvar alturas no excesivas, y el empleo de pequeñas pendientes en alineamientos mediocres, deben descartarse en absoluto por antieconómicos y peligrosos.

Acortar distancias es progresar, civilizar, unir y pacificar. La historia de Colombia es la comprobación más rotunda de este axioma.

Apenas hace seis lustros que ante la incredulidad de muchos y la perspectiva de la inmediata terminación del Canal de Panamá, pedíamos ahincadamente, por la prensa, la intensificación

en los trabajos de construcción del Ferrocarril del Tolima, de la carretera Ibagué-Armenia y del Ferrocarril del Pacífico, pues considerábamos que la unión de estas obras venía a ser la solución más eficaz, directa y rápida del problema de la comunicación de la capital con el mar, y este hecho, que para no pocos parecía inexplicable y aun absurdo, vino a quedar perfectamente demostrado, a pesar de los trasbordos, con su empalme. Hoy día nadie se atrevería a desconocer el papel tan importante que dicha vía ha desempeñado en la transformación y en el desarrollo material, político y económico que el país ha alcanzado en los últimos años, y nuestra zigzagueante vía: Bogotá, Ibagué, Armenia, Cali, Buenaventura, ha llenado ampliamente, y en todo sentido, y con creces, su objeto, y aun lo llenara en grado máximo si lográramos acortarla. ¿Cómo así?

La ruta más directa de Bogotá a Buenaventura es por el Chaparral y Buga, de la cual habría que construir el tramo Chaparral-Buga-Buenaventura, atravesando la Cordillera Central por la depresión de "Barragán", o la de "Las Hermosas", para descender al Valle del Cauca por la hoya del río Guadalajara, o del Nima, cruzando luego el valle del Cauca y ascendiendo la cordillera del Pacífico por la depresión de "Calima" y llegar así al bajo Dagua y Buenaventura. Vale anotar que esta ruta ya ha sido estudiada y en gran parte con bastante anterioridad a la de Ibagué-Armenia. Efectivamente, por los años de 1894 ó 1895, un distinguido ingeniero colombiano, el señor Braulio Rentería, practicó un estudio científico, sumamente interesante, desde el Chaparral hasta Buga, por la depresión de "Barragán", el cual fue publicado en un número de los *Anales de Ingeniería* de esa época. Además, en el año de 1904, un ingeniero americano, el señor Battle, el mismo que localizó la parte alta del Ferrocarril de Girardot, exploró la misma ruta por orden de la Compañía inglesa constructora de este ferrocarril, y de él oímos un con muy favorable respecto de ella. Más tarde, por los años del caballeroso y gallardo hombre de empresas de pitiminí, señor José María Rivera, exploró la misma ruta, pero desviándose más al sur de "Barragán", para pasar por la depresión de "Las Hermosas" y bajar al valle por la hoya del río Nima a Palmira, la cual él consideró más factible y económica que la de "Barragán" río Guadalajara-Buga. Por último, la unión de Buga a Buenaventura por Calima fue ampliamente estudiada en los años de 1927 y 1928, con motivo de un proyecto de ferrocarril. De modo, pues, que ya poseemos una información técnica bastante abundante sobre las condiciones y practicabilidad de toda la vía, y cabe asegurar, de antemano, que una vida instruida ésta, la distancia entre Bogotá y Buenaventura se reduciría en cerca de doscientos kilómetros y su recorrido se haría en un tiempo no mayor de quince horas. Por otra parte, es sumamente importante tener en cuenta que la sección Chaparral-Buga corresponde a una región de climas sanos, de magnificas tierras para la agricultura, y que al mismo tiempo guarda en sus entrañas una riqueza mineral enorme ya prospectada, en mármoles, asfalto, petróleo, oro, manganeso, tungsteno y molibdeno, minerales estos últimos de gran demanda en los mercados americanos y europeos.

Aparte de las ventajas que dejamos apuntadas del acortamiento de la distancia al mar, la de hacer factible la explotación de esas riquezas minerales, y abrir al cultivo miles de hectáreas de tierras fértiles de climas fríos, tenemos que considerar otro aspecto sumamente importante de esta vía, y es el siguiente: Buenaventura tiene que ser, dentro de un futuro no muy remoto, nuestro principal puerto petrolero del Pacífico; allí tendrán que afluir los petróleos del centro y sur del Tolima, los del Huila, de Uribe y el Upía (Llanos

de San Martín y Cansare) y el oleoducto que los conducirá tendrá que ser construido por esa ruta no sólo por ser la más directa, sino por ser la que más se adaptará a tal fin. Así será, y tal obra no nos sorprenderá en manera alguna, como no nos sorprendió el ver que el petróleo de las inhóspitas selvas del Catatumbo sea conducido a través de la Cordillera Oriental y de las cenagosas márgenes de los ríos Magdalena y Cauca, entre La Gloria y Magangué, hasta el mar en el puerto de Coveñas, recorriendo una distancia de cuatrocientos cuarenta kilómetros!

Acortemos distancias y preveamos el futuro. Que nuestros mandatarios y legisladores no olviden la verdad que encierra el axioma que dejamos consignado atrás, la cual se cumple inexorablemente tanto en lo material como en lo político, en lo económico como en lo moral. Acortar distancias, y por la línea de menor resistencia, es laborar por el bienestar general, lo cual, en buen romance, quiere decir: hacer Patria.



Revisado por: FEPP