

LAS FUTURAS COMUNICACIONES EN EL ORIENTE Y SURORIENTE COLOMBIANOS

Por: Teniente Coronel CARLOS J. SALCEDO

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 114, Volumen 34
1979*

I

PREAMBULO

El interés que se despierta en el ánimo del viajero observador cuando recorre las llanuras orientales, o que, moviéndose a través de una exuberante vegetación o a lo largo de imponentes ríos alcanza a apreciar las regiones selváticas del Suroriente colombiano; el pensar en las grandes riquezas naturales que hoy continúan latentes, esperando la obra transformadora del hombre de acción; la simple consideración, en fin, de que esos grandes y prometedores componentes del territorio patrio, que se extienden desde la base de la cordillera andina hasta las fronteras con los países del Oriente y del Sur, son tan merecedoras de recibir la atención de los gobiernos y de marchar a tono con la civilización, como lo son y han marchado las secciones centrales del país; todo esto nos ha llevado a pensar en un factor de adelanto material muy importante, el principal, a nuestro entender, en relación con el territorio de que nos ocupamos: *las comunicaciones*.

Es hoy cuestión bien sabida que ningún país, y en general, ningún territorio, puede entrar en franca etapa de progreso mientras no tenga asegurados sus medios de comunicación, que le permitan el intercambio de sus variados productos, el transporte de hombres y material, y la transmisión de noticias. Entre nosotros, una dura experiencia nos ha confirmado esta verdad: todos los intentos de colonización en tierras del Sarare, del Caquetá, del Putumayo y del Amazonas, emprendidas con la mejor buena voluntad de sus dirigentes, con colonos empeñados en su trabajo, y con más o menos elementos de vida y de labor, han llegado, tarde o temprano, al más completo fracaso, o se han retardado en sus benéficos resultados mientras las vías de comunicación no han llegado a los puntos en donde los colonos han sentado sus reales.

Aunque no fue España modelo de nación colonizadora, no podemos negar que mientras dependimos de ella las autoridades coloniales no descuidaron la construcción de vías: la creación de una ciudad, el establecimiento de un fundo, fueron siempre acompañados de la apertura del correspondiente camino que los conectara con los centros de actividad. Y si al terminar el dominio español, el territorio que comprende hoy Colombia no se halló con una

red conveniente de vías, especialmente de aquellas que llevaran a lugares considerados como fronterizos del territorio colonial, se debió, no a descuido de los gobernantes, que por cierto hartos ambiciosos fueron de explotar, bárbaramente en ocasiones, las fuentes de riqueza, sino a las precarias condiciones fiscales, a lo atrasado de la técnica de construcción de caminos y al temor de llegar a laborar en tierras que con el tiempo, por no estar claramente definidos los límites de las colonias españolas y portuguesas en Suramérica, pudieran llegar a pertenecer a otros dueños.

Pero, al obtener nuestra independencia y constituirnos en pueblo libre, cometimos un error, uno de tantos en que caímos por falta de experiencia en la propia conducción: descuidamos nuestras fronteras, ignoramos la existencia de vastos territorios y de sus vivientes, y encasillándonos en las ciudades y tierras de la cordillera, las más densamente pobladas, no adelantamos gran cosa en la construcción de vías de comunicación que fomentaran la riqueza nacional, estimularan la colonización de las tierras salvajes y que nos permitieran ejercer actos de dominio sobre aquellas regiones de que nos creíamos dueños y que nos eran disputadas por vecinos audaces. Y este error, más bien este descuido culposo, que nos ha resultado bien caro, debe servirnos de incentivo para obrar en adelante con cordura y para realizar lo que la unidad nacional reclama hoy día con clamorosa urgencia.

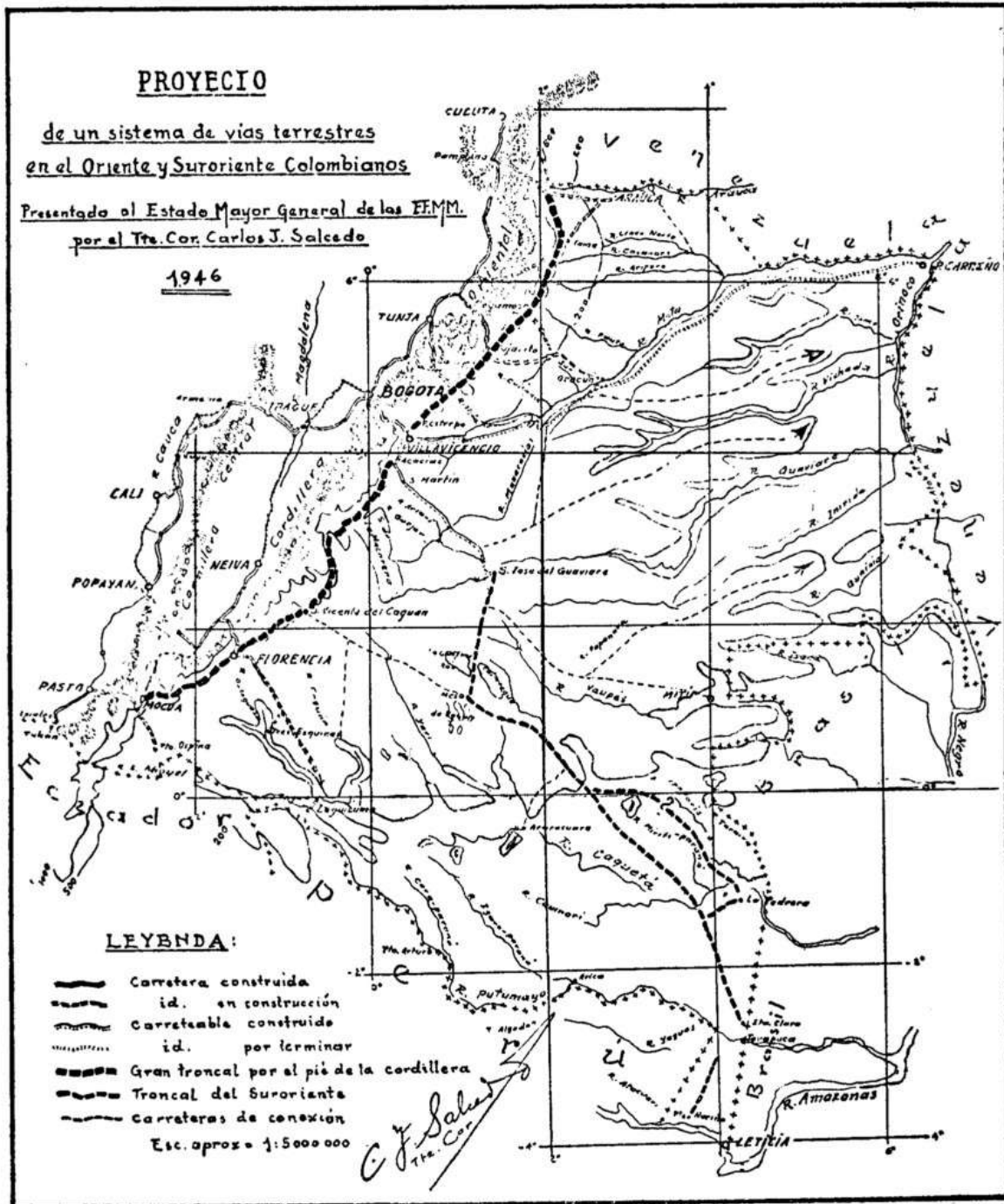
Es ya tiempo de que Colombia, abandonando el viejo sistema de pensar y obrar en pequeño, y, en tratándose de vías de comunicación, construirlas en forma desordenada, a medida de necesidades locales del momento, casi siempre como consecuencia de un choque o juego de intereses regionales o particulares, se decida al planeamiento de un completo sistema de vías, en que esté comprendida la totalidad del territorio patrio y que esté fundamentado: 1° en la idea de que no debe haber regiones preferidas, pues todas son igualmente colombianas; y 2° en la idea de que no hay razón para suponer que una vía de comunicación que favorezca directamente a determinada sección de la república o a ciertas ciudades, vaya en contra del progreso o perjudique los intereses de otras ciudades o secciones, necio prejuicio éste que ha sido fuente de rivalidades entre vecinos y que ha retardado en mucho nuestro adelanto.

En el planeamiento de vías no hay el compromiso de una inmediata construcción, pero sí el de calcular, contemplar posibilidades, elegir medios y, en una palabra, el de investigar detenidamente, para que la realización sea expedita y, con base en la experiencia, no se deje nada a la aventura.

En materia de construcciones ningún tiempo es demasiado largo si se obra sistemáticamente y se logra en cada año lo que se proyectó llevar a cabo, poco o mucho, según los recursos fiscales de que se disponga.

Si en cuestión política gobernar es prever, en tratándose de la defensa nacional, la previsión -previsión con mucha anterioridad- es la característica de los Estados Mayores y una de sus obligaciones de mayor gravedad. Por tal razón consideramos de urgencia el acuerdo entre el Gobierno Nacional y nuestro Estado Mayor General para avocar el planeamiento de las vías de comunicación, en aquellas partes del país que no las tienen, y determinar la forma más conveniente para llevarlas a cabo.

Nos hemos interesado especialmente por las llanuras orientales y por las vastas regiones selvosas del suroriente. Sobre las comunicaciones futuras de tales territorios versan estas líneas.



Dada la general ignorancia sobre la geografía del territorio en cuestión, se deduce necesariamente que lo primero por hacer, en materia de vías, será una obra de investigación, de obtención de datos adquiridos sobre el propio terreno, trabajo primordial éste, encaminado a ilustrar el criterio de quienes tengan a su cargo el planeamiento de las vías. Con este trabajo primario se corregirán muchos de los errores en que estamos y que aparecen en nuestros mapas, especialmente en lo que se refiere a los accidentes orográficos y de aguas. Este trabajo de investigación, que ha debido

emprenderse desde que nos hicimos independientes, para conocer en detalle el territorio que nos correspondió, no debe demorarse por más tiempo.

Nada más fácil que constituir varias comisiones de exploración y estudio, encargada cada una de reconocer determinado sector del territorio y hacer observaciones sobre los accidentes del relieve del terreno, la constitución del suelo y del subsuelo, sobre los cursos del agua, la flora existente, las condiciones meteorológicas, etc. Estas comisiones, que estarían integradas por militares, ingenieros, geólogos, botánicos, agrónomos e higienistas, además del personal subalterno, obtendrían una valiosa información que serviría tanto para el planeamiento de las vías como para enriquecer los archivos de las entidades científicas con toda clase de datos. Para este trabajo preliminar se cuenta en la actualidad con personal suficientemente capacitado y con material, en parte, existente en el país.

II

LAS VIAS TERRESTRES

Su necesidad

Pensemos por un momento en el territorio comprendido entre la Cordillera Oriental, siguiendo su parte baja oriental, y la línea irregular y de variada constitución que, desde el sitio en que la frontera con Venezuela tiene su punto más occidental sobre el río Arauca hasta la desembocadura del río Cotuhé en el Putumayo, forma parte de nuestras fronteras con Venezuela y con el Ecuador y todas las que nos separan del Brasil y del Perú. Situémonos dentro de este vasto territorio que mide más de 650.000 kms. cuadrados de superficie, más de la mitad del territorio colombiano; e imaginemos, con el fin de deducir conclusiones reales, que tres individuos, vivientes en la región, tienen que realizar viajes por tierra, es decir, que por economía o por cualquiera otra razón, se ven en la necesidad de no utilizar el avión al pasar por ciertos sectores que cuentan con transporte aéreo. El primero debe viajar de Tame a Villavicencio; el segundo, de Araracuara a San José del Guaviare; y el tercero, de San Martín a Mocoa. Acompañemos a estos individuos en sus viajes, que deben llevarlos a cabo *en el menor tiempo posible y sin exponerse a demoras y otras contingencias.*

El primer viaje era seguramente no elegirá como vía de marcha la serie de caminos y senderos, casi siempre en mal estado, que en forma un tanto mal conectada se extienden por el pie de la cordillera, con muchos alargamientos motivados por la necesidad de tocar en determinados puntos; de seguir esa vía perdería tiempo, tendría que soportar malas "posadas" y jornadas penosas. Tampoco se resolverá a viajar primeramente al sur, para alcanzar a Orocué y remontar el río Meta hasta Puerto López y de ahí seguir a Villavicencio, porque en su trayecto hacia Orocué tendrá que atravesar terrenos pantanosos que retardarán su marcha, y en Orocué no siempre se consigue embarcación: hay necesidad de esperar al día fijado por los itinerarios para el viaje de subida. Es necesario, pues, para viajar con más comodidad y con cierta seguridad en la continuidad de la marcha, ganar la Carretera Central del Norte, bien en Soatá o bien en Duitama, viajando por Sogamoso, puntos a los cuales se llega después del correspondiente viaje a caballo y por caminos que, aunque accidentados, ofrecen mayor seguridad para la marcha. Viajando por la Carretera Central del Norte hasta Bogotá y luego por la carretera de esta última ciudad a Villavicencio, trayectos en los cuales empleará dos días cuando más, realizará su viaje en mejores condiciones que por las contingentes vías de los Llanos.

El viajero de Araracuara a San José del Guaviare no dudará en resolverse a dar un enorme rodeo para llegar a su destino, viajando por tierra primeramente, hasta traspasar la serie de

saltos y rápidos llamados del Araracuara en el río Caquetá; continuará río arriba, aprovechando una ocasional embarcación hasta llegar a La Tagua, tomar allí uno de los remolcadores que hacen la navegación hasta Venecia, sobre el Orteguzza, y continuar luego por carretera hasta Neiva, por ferrocarril hasta Bogotá, por carretera hasta San Martín y terminal su viaje siguiendo el carretable de San Martín a San José del Guaviare. Ha dado, pues, un gran rodeo, por no existir una vía directa de Araracuara a San José.

Y en forma similar deberá proceder el viajero de San Martín a Mocoa. Por no existir camino directo que ofrezca una relativa seguridad para una marcha continuada y exenta de peripecias, tendrá que utilizar las vías del occidente colombiano, siguiendo la ruta Villavicencio-Bogotá-Ibagué-Armenia-CaIi-Popayán-Pasto hasta llegar a Mocoa, haciendo un recorrido muy largo, pero empleando un tiempo menor.

En los tres casos propuestos ha habido necesidad de efectuar un rodeo, en lugar de seguir la natural vía directa. No ha sido posible que los viajeros se muevan por las rutas que la geografía indica, que en este caso son las de las llanuras, sino que han tenido necesidad de *trasmontar una extraña cordillera, utilizar vías ajenas y distantes de la región por la cual debieron movilizarse, y volver a trasmontar la cordillera para llegar al término de su respectivo viaje.*

Y con lo anterior se ha demostrado la necesidad de la construcción de vías modernas y eficientes en las regiones orientales, que vengán a reemplazar los senderos que, apenas perceptibles a la vista en épocas de verano, semi-inundados en tiempo de lluvias, son hoy los mismos caminos que recorrieron nuestros libertadores para vencer en Boyacá.

Se deduce fácilmente la importancia que tienen las vías de comunicación terrestres en la economía y en el desarrollo general de los territorios del oriente y suroriental, tanto para el fomento y progreso de las industrias locales y el intercambio comercial propio y con el interior del país, como para facilitar la acción administrativa del gobierno, que debe llegar prontamente y de manera eficaz hasta las fronteras del país. Existe, por otra parte, la obligación de hacer expedito el transporte de hombres y elementos, cuando se trata de la defensa nacional en un caso bélico, del cual ningún país ha estado exento nunca, ni lo estará en el futuro, a juzgar por lo que se observa en el mundo hoy en día.

Las zonas geográficas de beneficio

Bien comprenden quienes tienen un conocimiento general de la geografía de nuestros llanos y regiones selvosas del oriente, las dificultades que la naturaleza presenta para la conservación de las vías terrestres, a causa de la baja altitud y la superficie plana de esta vasta zona, especialmente de las tierras que limitan con los ríos, las cuales se inundan en grande extensión en épocas de lluvias, dejando los senderos bajo las aguas. Se puede afirmar que al construirse vías de dirección norte-sur, se verían interrumpidas por los grandes ríos, y frecuentemente por los pequeños ríos y "caños", que obligarían, en el primer caso, a efectuar trasbordos, y en el segundo, a multiplicar los puentes. Se comprende esto fácilmente, dada la dirección general Este o Sureste de la gran mayoría de las corrientes de agua. Así pues, para conseguir vías de mayor longitud y asegurar su continuidad, a la vez que obtener una economía en su construcción y conservación, es necesario que ellas tengan una dirección paralela a las corrientes de agua y sigan la línea más alta del terreno, o, en otros términos, que se localicen a lo largo de las *divisorias de aguas*: generalmente, la divisoria de aguas equidista de los dos ríos entre los cuales se interpone, y la vía construida a lo largo de ella será el mejor caso para *BU* equitativa, benéfica influencia. Cuando la divisoria se encuentra más cercana a uno de los ríos, se impondrá la construcción de la vía a lo largo de aquella, llevando la ventaja la faja de terreno más estrecha entre la vía y el río próximo, como es el caso de la existente entre el río

Meta y sucesivamente los ríos Vichada y Tomo, en que aquella se halla muy apegada al primero, y a lo largo de la cual se ha construido, con tanta facilidad por cierto, un apreciable sector del carretable de Puerto López a Puerto Carreño.

Se puede deducir, por las anteriores consideraciones, que las zonas de beneficio de las vías que se construyan dentro del territorio que estudiamos, *están determinadas y limitadas por los grandes ríos, afectan. en la generalidad de los casos una forma rectangular y tienen una dirección general Oriente o Sur-oriente.* De esta manera se podrá imaginar una vía cuya zona de beneficio comprenda los llanos de Casanare, otra que influya en el territorio limitado por los ríos Meta y Vichada, otras que tengan influencia, en su orden, entre los ríos Vichada y Guaviare, Guaviare e Inírida, Inírida y Vaupés, Apoporis y Caquetá, y, hasta donde la naturaleza lo permita, entre el Caquetá y el putumayo.

Aprovechando los accidentes del relieve del terreno, y hasta donde han llegado nuestras informaciones en este sentido, hemos proyectado la vía troncal Bogotá-Leticia, de que hablaremos más adelante.

Pero hay una vía que es necesario construir primeramente, de extraordinaria influencia directa sobre todo el territorio de que nos ocupamos y que será base primordial para el progreso de las demás: es la que vaya por el pie de la Cordillera Oriental, desde Mocoa hasta el río Arauca, y que proponemos a la consideración del Estado Mayor General, no dudando de que esta previsora entidad, a su vez, la propondrá al Gobierno Nacional.

Para precisar más estas ideas y mostrar con más claridad las varias vías de comunicación cuya construcción aconsejamos, siguiendo un plan metódico para desarrollar en varios años, a continuación nos referiremos a cada una en particular, sirviendo de ilustración gráfica el mapa vial que presentamos (Gráfico N° 1), de este estudio.

Debemos advertir de antemano, siendo este un elemental deber, que al determinar en nuestro proyecto las rutas que han de seguir las vías, hemos procedido basados en los datos que suministran los mapas oficiales, en las informaciones que nos han dado conocedores de la región, en cada caso, y en nuestro propio conocimiento de los llanos y de las partes selvosas, bastante limitado en verdad. Así pues, en nuestro proyecto nada consideramos definitivo ni con visos de precisión; como lo dijimos al principio, es necesario llevar a cabo investigaciones y reconocimientos formales para llegar a la realidad geográfica. Con todo, no creemos exponernos a grandes errores, y esperamos que no haya marcadas diferencias entre nuestras propuestas vías y las que hayan de ser definitivas.

Aspiramos a que nuestra propuesta sea aceptada en principio y sirva de base para el trabajo preliminar de exploración.

1) - Carretera troncal por el pie de la Cordillera Oriental
(Longitud aproximada, 1.000 kilómetros).

Esta troncal, designada aquí con tantas palabras, no la hemos llamado *troncal oriental*, como lógicamente debería llamarse, porque este nombre se le ha dado ya a la localizada al oriente del río Magdalena y más o menos paralela a él, troncal que en verdad tiene una situación central en el país.

Los hombres de negocios y los turistas han visto la necesidad de una vía de dirección general norte-sur que facilite las relaciones comerciales de las poblaciones y caseríos situados al pie de la cordillera y pertenecientes a las comisarías de Arauca, Caquetá y Putumayo, a la Intendencia del

Meta y a los departamentos de Boyacá, Cundinamarca y el Huila. Hemos visto ya, en este estudio, lo costosas que son las comunicaciones en el oriente. La troncal que proponemos, y que vendría a satisfacer grandes necesidades, arrancaría de Mocoa, pasaría por Florencia, San Vicente del Caguán, Acacías, Villavicencio y Restrepo, por cerca de Barranca de Upía, por entre Pajarito y Chámeza, por cerca de Pore, tocaría a Tame y llegaría a empatar con la carretera llamada del "Sarare", que viene de Pamplona. Fuera de otras, tendría estas características:

Geográficamente. 1ª - Limitará en longitud todas las carreteras que actualmente se adelantan, y que en el futuro se construyen, desde ciudades situadas en o detrás de la cordillera, tendientes a fomentar la colonización de los lugares situados "al pie del llano" y al incremento del comercio con ellos. Construida la troncal, ya no habrá para qué hacer cálculos de costo para vías de gran longitud, que ha sido la razón para que no prosperen los proyectos de caminos a través de la cordillera. Los Caminos que se construyan de la troncal hacia el oriente y suroriente no serán muy numerosos, pero a todos ellos se llegará fácilmente aprovechando aquella vía principal.

2ª - Servirá de conexión de las diferentes carreteras que se construyan desde el pie de la cordillera hacia las regiones fronterizas, a lo largo de las zonas limitadas por los grandes ríos. De esta manera se evitará que las comunicaciones se realicen fuera de la *región natural y propia*, trasmontando dos veces la cordillera, como sucede hoy.

Técnicamente. 3ª - No tendrá grandes pendientes ni bruscos cambios de dirección, por no ser una carretera de montaña. Tocando en ciudades y puntos de más o menos 500 metros, como Florencia, San Vicente del Caguán, Villavicencio, Chámeza y Tame, estará localizada con respecto a la cordillera, ni tan baja que venga a ser afectada por las inundaciones causadas por el desbordamiento de los ríos ni en donde éstos, por la separación, variaciones y consistencia de sus orillas no ofrezcan buenos lugares para ponedero, ni tan alta que se aumente el movimiento de tierras y el número de obras de arte, a causa de la mayor pendiente de las salientes y entrantes que tienen los ramales de la cordillera a medida que aumenta la altitud, y de las numerosas corrientes de agua formantes de los ríos.

Económicamente. 4ª - En una medida que es fácil prever, la troncal desarrollará el comercio y fomentará la industria y la colonización de toda esa faja de terreno que sirve de transición de la cordillera a las tierras bajas, faja de terreno que debe incrementarse primeramente, aumentando sus posibilidades en todo sentido, como base primordial de la tarea de colonización y desarrollo de las tierras situadas más al oriente. Esta troncal vendrá a ser, económicamente, lo que en estrategia se llama *base de operaciones*, o sea, un centro con las posibilidades y recursos para la tarea por desarrollar; a donde llegan, se concentra y se distribuyen las subsistencias y material de todo orden que van a satisfacer las necesidades de los elementos adelantados, en donde se regulan y controlan las transmisiones y, en una palabra, la fuente de recursos para las operaciones por llevar a cabo.

Estratégicamente. 5ª - Constituirá la arteria principal de las comunicaciones en una acción bélica hacia el oriente y el suroriente del país. A ella llegarán, siguiendo las carreteras espaciadas que desde Santander hasta Nariño se construyen desde el centro de los departamentos tocantes con la Cordillera Oriental, los hombres y materiales procedentes del interior del país; llegarán, no en un movimiento convergente, como ocurrió en 1932, en que fue Florencia el punto en donde se acumuló, bajo la presión del afán y en el mayor desorden, todo lo que requerían las operaciones para recobrar a Leticia, sino en un movimiento ordenado, en la dirección conveniente según el teatro o teatros de operaciones establecidos, y con la seguridad de que al pasar la cordillera no se llegará a región despoblada, salvaje y falta de recursos e insalubre, sino a otra u otras muy diferentes, ya con muchos medios de vida: colonizada, con agricultura y ganadería florecientes y con una vía de comunicación que permita el movimiento de tropas en el

sentido norte-sur, para llevar los contingentes, siguiendo las vías hacia el oriente, a los puntos fronterizos que las necesidades requieran.

7ª. - Esta troncal quedará unida con las otras troncales del occidente del país, toda vez que Mocoa, su extremo sur, está unida por carretera a Pasto, por donde pasa la troncal de occidente y a donde llegarán otras troncales, y que la carretera del Sarare, con la cual empatará en un punto más al sur de la desembocadura del río Cobugón en el Arauca, procede de Pamplona, ciudad sobre la troncal del Norte y unida por ruedas con Bucaramanga, sobre la llamada troncal oriental, que irá a terminar en Santa Marta.

2) - Troncal Suroriental. (Lo que falta por construir, aproximadamente 950 kilómetros).

Nos hemos permitido designar con este nombre, porque este es el que le cuadra, a la gran carretera que de Bogotá vaya al Amazonas y que pase por Villavicencio y San José del Guaviare. Su ruta general aparece en el mapa adjunto. Como ya se puede viajar en ruedas de Bogotá a San José, aprovechando el carretable, aún no consolidado y sin obras de arte definitivas, construido entre esta última población y San Martín, falta por construir la parte restante.

De San José del Guaviare la troncal seguirá primeramente una dirección general sur, no suroriental, con el fin de atravesar los ríos que forman el Vaupés y los afluentes del Apoporis por lugares donde ellos tengan aún escasas aguas y también para aprovechar las tierras firmes de la mesa o sabana de Paradaos. Cruzado el río Apoporis, la vía seguirá, con rumbo general suroriental, por la banda derecha de este río, aprovechando la divisoria de aguas que lo separa de la hoya del Caquetá, hasta encontrar el extremo norte de la serranía del Araracuara; y continuará hacia el río Caquetá, bien por el sur del río Miriti-Paraná para encontrar aquí el accidente de La Pedrera, o bien por el norte del Mirití, pasando por entre los montes Sicayari y el Apoporis, para llegar al Caquetá al frente de La Pedrera, ruta esta última más aconsejable, por ser de terreno más firme y no escaso de piedra. Como se ve en el mapa, de La Pedrera a Santa Clara, punto éste sobre el Putumayo, la carretera no irá apegada a la frontera con el Brasil, sino formando con ésta un ángulo. Al llegar a Santa Clara se impone una solución de continuidad de la carretera, a causa de que siendo el trapecio amazónico, casi en su totalidad, de terreno bajo y pantanoso, se hace necesario utilizar los ríos Putumayo y su afluente el Cotuhé, navegando por ellos hasta Buenos Aires, sobre el último de estos ríos y desde donde es fácil continuar la carretera siguiendo la divisoria de aguas, de dirección general norte-sur, que avanza hasta llegar a Puerto Nariño sobre el Amazonas, distante unos 80 kms., de Leticia. A esta ciudad, capital de la Comisaría del Amazonas, se llegaría por agua, por lo difícil de conservar el trozo de carretera que se construyera entre Puerto Nariño y la capital, dado lo bajo del terreno.

La importancia de esta carretera es indiscutible: ella comunicará directamente a Bogotá, centro del país, con el trapecio amazónico; fomentará y desarrollará la colonización de las variadas regiones que atraviesa; de puntos situados a lo largo de ella arrancarán vías secundarias con dirección a las fronteras, ya hacia el oriente, ora hacia el sur, y cuya construcción, llevada metódicamente, no tiene ya la característica de *urgente* como sí la tiene la de las troncales.

3) - Carreteras Mocoa-Puerto Ospina y Venecia-Río Caquetá.

Mencionamos estas vías, cuya construcción se ha emprendido desde hace algún tiempo, por cuanto ellas forman parte de la red del suroriental. La primera no tiene problemas de ruta y aunque su construcción se ha retardado, tal vez por razones fiscales, creemos que en fecha

no muy distante se pueda viajar en ruedas hasta Puerto Ospina. Actualmente se trabaja con empeño en el adelanto de la segunda, cuyo punto terminal, La Tagua, o un lugar favorable en que el Caquetá presente orilla alta y firme, debe ser consecuencia de detenido estudio.

4) - *San Vicente del Caguán- Troncal Sur oriental.*

(Longitud aproximada 250 kms.).

Hemos considerado conveniente la construcción de esta carretera de conexión entre las dos troncales propuestas, vía llamada a desarrollar la ganadería y la agricultura en las prometedoras tierras del alto Caguán y del alto Yari, y el intercambio comercial con Neiva y poblaciones vecinas. Además, dada su dirección, con ella se obtendría la más rápida comunicación entre el Alto Magdalena y los ríos Caquetá y Putumayo en su parte baja. Apréciense, pues, su grande utilidad en caso de guerra.

5) - *Carretera Arauca-Cravo Norte.*

En la actualidad existe un carreteable entre estos dos puntos, aprovechable sólo en verano, pues en invierno está sujeto a las inundaciones. Será necesario estudiar mejor su ruta, levantar el nivel del piso y hacer obras de drenaje. De Cravo Norte, la navegación por el río de este nombre y por el Casanare hasta su desembocadura en el Meta, no ofrece dificultades para embarcaciones menores.

6) - *Carretera Villavicencio-Puerto Carreño.*

Esta carretera que figura desde hace algunos años en nuestros mapas de vías, en realidad merece tal nombre desde Villavicencio hasta Puerto López. De este punto hasta San Pedro de Arimena, sobre la orilla derecha del Meta y punto cercano a Orocué, existe un carreteable, aprovechable en verano. De San Pedro de Arimena hasta Puerto Carreño, sobre el Orinoco, sólo se cuenta con un terreno de piso favorable, por lo firme, como que constituye la divisoria de aguas entre el río Meta y el Tomo, lo cual ha permitido en época de verano la comunicación por ruedas con Puerto Carreño en excursiones un tanto aventuradas. Pero esto no quiere decir que no sea muy fácil la transformación del carreteable en carretera, obra, por otra parte, de indiscutible necesidad por razones muy comprensibles.

7) - *Vías que avanzan por entre los grandes ríos.*

Son éstas las que parte de diferentes puntos de la troncal suroriental y avanzan en dirección general Oriente, siguiendo la divisoria de aguas existente entre dos ríos principales de la región o entre un río principal y uno de sus afluentes. En el mapa que presentamos se pueden distinguir las siguientes vías: 1ª, la que se inicia un poco al sur de San José del Guaviare y está localizada entre los ríos Vaupés e Inírida; después de traspasar las cabeceras del río Papanaua, se bifurca: un ramal avanza hasta Mitú, sobre el Vaupés, y el otro, tomando una dirección nordeste, se dirige hacia las cabeceras del río Isana, en donde se bifurca de nuevo, enviando uno de sus ramales por la divisoria de aguas, entre los ríos Isana e Inírida. 2ª, la que arranca de San José del Guaviare y se dirige primeramente al oriente por entre los ríos Inírida y Guaviare hasta llegar a la mesa de Mariapirí, en que más cercanos están estos dos ríos antes de su confluencia, para continuar luego en dirección nordeste, siguiendo siempre por la divisoria de aguas. 3ª, la que principia un poco al norte de San José del Guaviare y con rumbo general nordeste avanza por la divisoria de los ríos Guaviare y Vichada. 4ª la que desprende, ya no de la troncal suroriental sino de San Pedro de Arimena, sobre la vía Villavicencio- Puerto Carreño y se mueve a lo largo de la divisoria entre los ríos Vichada y Tomo.

Las anteriores cuatro vías, que en nuestro mapa se detienen al llegar a la curva de nivel de 200 metros de altitud, tendrán naturalmente su respectivo término que será, a no dudar, un punto fronterizo. Determinar este punto final será cuestión de estudio y de comparación topográfica pero siempre con miras al beneficio general de las regiones limítrofes.

No adelantamos mayor información acerca de estas cuatro vías por carecer de datos concretos sobre los accidentes topográficos propios de sus respectivas zonas. Esta información habrá que buscarla sobre el propio terreno.

8) - Comunicación Central Norte-Sur.

Aprovechando en parte la troncal suroriental, se facilitaría la comunicación por ruedas entre los ríos Meta y Caquetá, siguiendo una dirección próxima a la norte-sur y más o menos por el centro del territorio que veníamos estudiando, al construir dos cortos ramales de carretera: uno que arrancará de la vía Villavicencio-Puerto Carreño y de un punto situado a la derecha de la desembocadura del río Manacacías, y siguiendo al sur hasta encontrar la vía que hemos proyectado por entre los ríos Guaviare y Vichada; y la otra que arrancará de Araracuara, o mejor, de la desembocadura del río Yarí y faldeando la serranía llamada del Araracuara, se uniera a la troncal sur-oriental.

Y para establecer otra comunicación por ruedas entre la troncal suroriental y el río Caquetá, con el tiempo se construiría el ramal que desprendiéndose de la proyectada vía San Vicente del Gaguán-Mesa de Pardeos, tocara en un punto del medio Caguán, desde donde la navegación de este río hasta el Caquetá no se vea interrumpida en ningún tiempo.

El anterior es el sistema de vías principales que hemos considerado el más conveniente para favorecer, en conjunto, a todo el Oriente y Suroriente del país, vasta región de muy baja altitud que representa más de la mitad del territorio colombiano. Nos asalta la idea de que el plan de vías que proponemos sea considerado irrealizable por sus proporciones y por el costo que exige su realización. Es muy posible que sea tenido como fantástico. Convenimos en que el desarrollo de este plan es costoso; pero si se lleva a cabo una construcción metódica, continuada y dentro de un plazo de unos 10 a 15 años, al final se verá que no hubo tal fantasía.

Hay que tener en cuenta que los beneficios de la construcción de esta red de vías sobre la región, no se harían esperar; que *todo el país* ganaría con esta obra; y que una colonización jamás podrá progresar si no se inicia con la apertura de caminos.

El plan que proponemos requiere un estudio detenido, llevado a cabo sobre el propio terreno, para conformarlo con la realidad geográfica.

De las vías propuestas, la que consideramos digna de iniciarse primero, la que más despierta nuestras simpatías, es la que va por el pie de la cordillera; a ella le concedemos un excepcional valor; le sigue en importancia la troncal suroriental, y luego, las secundarias. Como dijimos al principio, todas están sujetas a modificaciones, más o menos grandes, pues las bases con que contamos no tienen, desgraciadamente, la firmeza que deseáramos.

En contra de nuestro proyecto se podrá argumentar por quienes se sienten ajenos a nuestras llanuras y selvas surorientales y las consideran un elefante blanco, que, dados los progresos de la aviación, no será necesario construir vías terrestres, por cuanto el transporte aéreo será el que impere allí. Verdad es que el avión se utiliza para el transporte de casi todas las mercancías y que en el futuro el valor de las tarifas aéreas se reducirá mucho; pero el transporte aéreo continuará siendo más caro que el terrestre; y en nuestras llanuras, cuya

vida económica se iniciara con la etapa de la colonización, se necesita de la vía terrestre, que es la más benéfica para el agricultor y el ganadero, no debiéndose perder de vista que en dichos territorios surorientales son las industrias agrarias las que, por razón natural, están llamadas a tener un mayor desarrollo. La vía terrestre es aprovechable en cualquier momento del día y de la noche. El servicio aéreo no puede tener campos de aterrizaje sino allí donde la topografía del terreno lo permite. El campesino, pobre o rico, tiene que costear, a más del transporte por avión de sus productos, el transporte de éstos hasta el aeródromo más cercano, a menos que se dé el lujo de tener un campo de aterrizaje propio, y en este último caso tendrá que atender a la conservación de la pista.

Con el transporte en avión se gana tiempo, en lo cual están interesados las gentes pudientes, que son las menos; el campesino aspira especialmente a un transporte económico, aunque no sea muy rápido.

Abrigamos la esperanza de que nuestras ideas y proyectos sobre el plan de vías en el Oriente tengan buena acogida entre los elementos oficiales y en general, entre las gentes que miran siempre al futuro y se interesan por los grandes problemas nacionales.

III

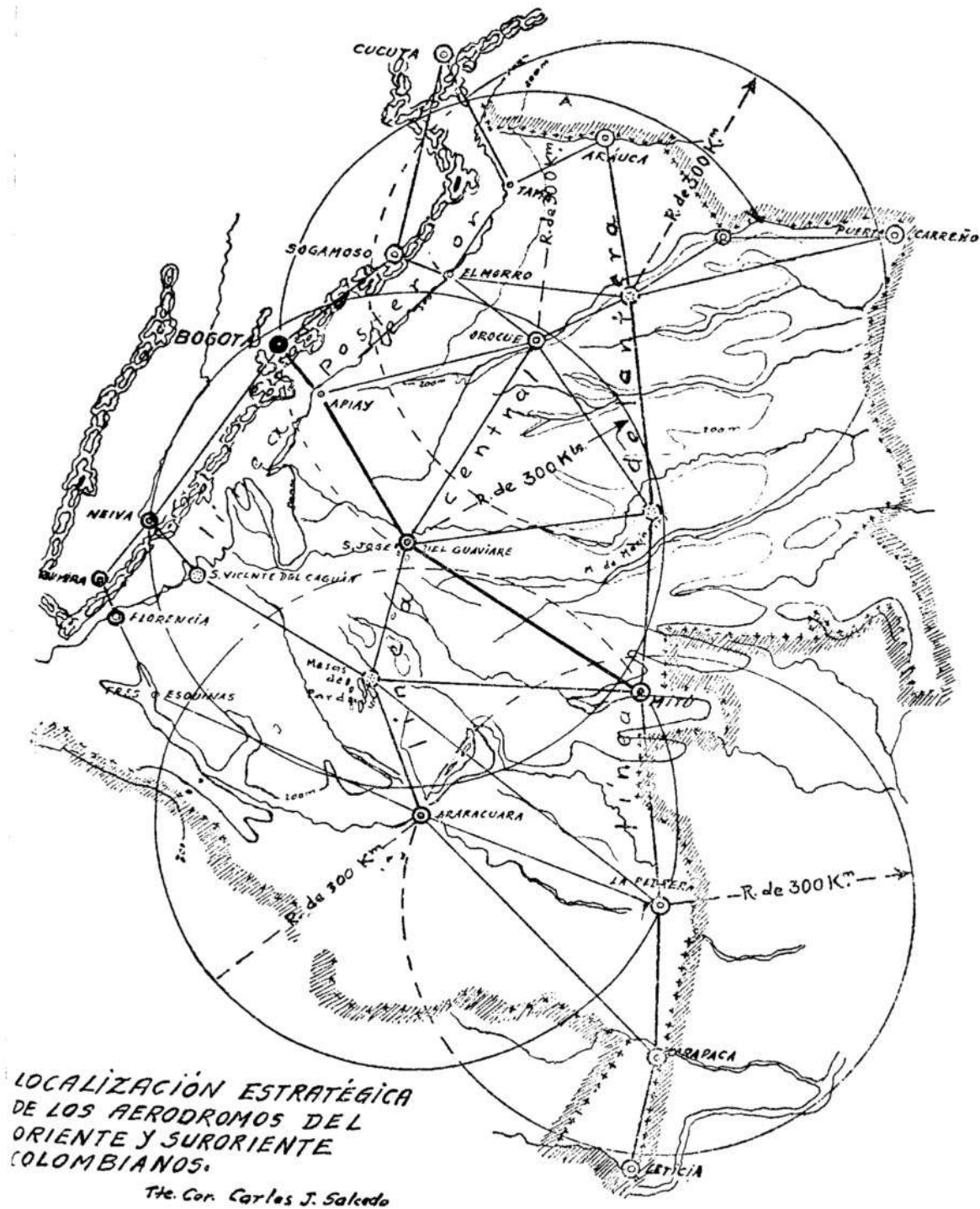
LAS COMUNICACIONES AEREAS

El rápido progreso que la aviación ha tenido en los últimos tiempos y su favorable influencia sobre las transacciones comerciales y el turismo, tendrán su mejor manifestación en las llanuras orientales y surorientales del país, en tal medida, que no será fácil encontrar un término de comparación. Ya es notorio el intenso movimiento aéreo que se opera en los llanos de Casanare y en ciertas zonas selvosas en donde la industria ha sentado sus reales.

Para que nuestro servicio aéreo satisfaga las necesidades que se van creando, a medida del progreso de estas regiones; pensando en la obligación que tiene el Gobierno Nacional de incrementar sus propios transportes y de hacer efectivo el control del aire en el presente y en el futuro; y, ante todo, en el deber que tiene el país de su defensa nacional, nos hemos atrevido a proyectar la red de aeródromos que creemos más conveniente, o, mejor dicho, a enmarcar los aeródromos existentes en el suroriente, los que han sido proyectados por el Ministerio de Guerra y otros cuyo establecimiento creemos conveniente y que aconsejamos, dentro de una red que satisfaga las necesidades comerciales de la región y las de la defensa nacional, en caso de guerra.

En el desarrollo del servicio aéreo del suroriente intervienen dos factores: la gran riqueza petrolífera, ya comprobada y en vías de explotación, y la favorable topografía del terreno, que facilita la construcción de aeródromos y permite su multiplicación. Es fácil imaginar la actividad aérea de la región dentro de unos diez años, cuando ya la colonización haya avanzado mucho hacia las fronteras, la industria se haya incrementado y los negocios en general muestren esa prosperidad que hoy con bastante fundamento le auguramos.

La red que proyectamos comprende tres líneas de aeródromos: una localizada a lo largo y al pie de la Cordillera Oriental; otra, en dirección general Norte-Sur, que va por el centro, más o menos, de la región de los llanos y las selvas; y la tercera, también de dirección general Norte-Sur, localizada más al oriente, con sus aeródromos a variada distancia de las fronteras. Ningún aeródromo estará a más de 350 kms., del anterior o del posterior de la misma línea, ni del correspondiente de una línea vecina.



La primera de estas tres líneas, la más occidental, y que hemos llamado *línea posterior*, está constituida por los aeródromos de Tame, El Morro, Apiay, San Vicente del Caguán (aeródromos propuestos) y Florencia. La segunda línea, o *línea central*, estará formada por los aeródromos de Orocué, San José del Guaviare (de capital importancia, como que este lugar es el centro

geográfico de las llanuras), Mesa de Pardaos y Araracuara. La tercera línea, o *línea delantera*, estará formada por los aeródromos de Arauca, el propuesto por nosotros, situado al sur del río Meta, sobre la vía a Puerto Carreño, equidistante de Orocué y del Caño La Culebra, el propuesto en la Mesa de Mariapirí, el del Mitú, y en su orden los de La Pedrera, Tarapacá (o mejor, en Santa Clara) y Leticia.

Como puede apreciarse en el mapa que presentamos, la red así constituida llena las necesidades comerciales de todo el suroriente por una parte, y, por otra, atiende estratégicamente a los frentes Oriental y Sur.

Aunque los aeródromos de la *línea posterior*, en su conjunto, deben estar fuertemente dotados y en condiciones de constituir una *basa de operaciones aéreas*, cuentan, llegado el caso, con el refuerzo de los aeródromos que detrás de la Cordillera Oriental se hallan, respectivamente, próximos a los primeros; tales aeródromos son, de sur a norte, los de Altamira, Neiva, Bogotá, Sogamoso y Cúcuta.

Estas tres líneas, aunque tienen individualmente una dirección general Norte-Sur y las etapas un sentido hacia el Oriente, mirando a las fronteras con Venezuela y con el Brasil, pueden, por la localización de sus aeródromos, atender al frente Sur, es decir, mirando hacia las fronteras con el Perú y con el Ecuador. En este caso, la *línea posterior* sería la formada por los aeródromos de Apíay, San José del Guaviare y Mitú; la *Central*, por los de San Vicente del Caguán, Mesa de Pardaos y La Pedrera; y la *delantera*, por los de Tres Esquinas, Araracuara y Tarapacá (o mejor, Santa Clara por no estar este lugar en contacto con la frontera brasileña).

¿Se considerará la construcción de esta red de aeródromos como una obra de gran magnitud? Esperamos que así se le considere, por la significación que tiene en sí, por el poder y eficiencia que tendría la aviación colombiana en esta parte del territorio patrio, y no por el costo que representa su realización, toda vez que los terrenos en la actualidad son baldíos y que las tropas que hacen la guarnición en el suroriente prestarían gran ayuda en las construcciones y con el más decidido empeño, como lo han hecho hasta el presente, después de nuestro conflicto con el Perú.

Queremos hacer resaltar la importancia capital que tienen ciertos aeródromos, por la situación geográfica en que se hallan, como los de San Vicente del Caguán y Mesa de Pardaos, o por su situación estratégica, como los del sur del Río Meta y Mesa de Mariapirí, o por ambas razones a la vez, como el de San José del Guaviare, al que consideramos de mayor importancia.

NOTA. Como nos creemos con el derecho de aspirar a que estas ideas se realicen, comenzando por interesar a las entidades y hombres dirigentes del país, consideramos que este capítulo sobre las comunicaciones aéreas y su mapa correspondiente, en caso de ser conocidos fuera del Estado Mayor General, lo sean sólo por personas discretas y prudentes en sus comentarios y apreciaciones.

Este trabajo lo hemos acometido, y con verdadero agrado, por tres razones: por el anhelo de prosperidad nacional, por nuestro deseo de contribuir, como miembros del Ejército a una obra que ha de ayudar a la defensa de Colombia, y por nuestro grande amor a los llanos de Casanare, que admiramos de niños, y a las selvas amazónicas que, ya hombres, hemos estado en condiciones de apreciar.

