

EL PLAN VIAL DE COLOMBIA Y EL DESARROLLO



DOCTOR DARIO SAMPER

Nació en Gualeacac en 1910.

Abogado Periodista. Poeta. Autor de "Cuacernio del Trópico", "Gallo Fino", "Habitante de su Imagen", Biografía de José Hilario López, La X Conferencia Interamericana de Caracas.

Ex-Senador. Representante, Diputado, Presidente del Concejo de Bogotá. Profesor Universitario. Director de "Jornada", "Sábado", "Claridad", "Acción Liberal". Colaborador Permanente de la República. Economía Colombiana y otras publicaciones.

Ha viajado por Estados Unidos, Argentina, Perú, Ecuador, Venezuela, Panamá y Cuba.

Actualmente adelanta un trabajo sobre los "Transportes en Colombia".

Los diversos estudios y planes que se han hecho sobre un posible plan vial de Colombia han coincidido con un hecho singular. Desde 1845 el gran General Tomás Cipriano de Mosquera, quien además de ser héroe de la Independencia, militar de escuela y estadista insigne, fue geógrafo consumado, autor de una Geografía de Colombia, trazó un programa de construcción y reconstrucción de caminos que coincide

en sus líneas generales con todos los estudios posteriores sobre otras troncales y transversales. El General Mosquera, quien fue después Presidente de la República, conocía muy bien el país, pues lo había recorrido a caballo, como viajaban los soldados de la gesta heroica, o en champanes a lo largo de los ríos.

Colombia ha tenido varios planes de ferrocarriles y carreteras, que se han

desarrollado en forma episódica y fragmentaria, muchas veces sin seguir las líneas del desarrollo regional, sin criterio de unidad, sino obedeciendo a otros intereses subalternos, principalmente de carácter político y parroquial. Se han contratado misiones para el estudio de los transportes y, desde luego, el Congreso ha expedido leyes sobre esos planes.

No obstante, ha existido la tendencia a "nacionalizar" carreteras departamentales por medio de leyes, con lo cual no solo se modifica la estructura del plan vial, sino la aplicación de las partidas presupuestales respectivas, con lo que se produce una dispersión de fondos en obras que no tienen importancia, que no son básicas, que no se dirigen a una integración de las comunicaciones. En el Presupuesto de 1964 se dispersaron en esta forma cerca de 18 millones de pesos. Actualmente existe un Plan Vial que tiene como eje la red básica de carreteras, elaborado por el Departamento de Planeación del Ministerio de Obras Públicas, plan coordinado por ingenieros colombianos, que responde a nuestras necesidades en cuanto al desarrollo, a la integración regional y a la defensa nacional con respecto a los demás países.

El mapa que publicamos bien merece la atención no solo de los especialistas sino de todos los colombianos.

En este plan se tienen en cuenta los factores del desarrollo, pues es bien sabido que no hay desarrollo sin transportes y que estos están condicionados a las formas del desarrollo mismo. Se consideran en él la necesidad de penetrar las regiones orientales en donde en el futuro puede desarrollarse la producción agrícola y ganadera en gran escala, la integración de las zonas fronterizas de Venezuela y Ecuador, que han sido objeto de estudios especiales y en donde actualmente trabajan comisiones de nuestros países y desde

luego, las conexiones con la carretera marginal de la selva que es el gran proyecto del Presidente del Perú, Belaúnde Terry. Hay campo, además, para considerar las necesidades estratégicas del país, que corresponde estudiar a las Fuerzas Armadas.

En el informe de la Misión del Banco Interamericano de Desarrollo presentado recientemente a los Gobiernos de Colombia y Venezuela, se aprecian las características de la red colombiana, sus vías de integración, en los siguientes términos.

"El sistema vial colombiano se caracteriza por una orientación general de sur a norte, paralela a las tres cadenas en que se bifurca la cordillera andina al llegar al territorio colombiano. Sus troncales principales siguen los valles de los ríos Magdalena y Cauca y se las denomina Occidental y Central, las que van unidas por varias troncales transversales. La carretera troncal occidental une los siguientes centros de importancia: Rumichaca (frontera con Ecuador) - Pasto - Popayán - Cali - Cartago - Medellín - Cauca - Sincelejo - Cartagena. La troncal central, se desplaza así: Florencia - Garzón - Neiva - Girardot - Bogotá - Zipaquirá - Chiquinquirá - San Gil - Bucaramanga - Aguachica - Fundación - Santa Marta. Las carreteras transversales, unen la costa del Pacífico con el interior del País o con la frontera venezolana.

Existe además la troncal de los Llanos que parte desde un punto en la frontera con el Ecuador en las cercanías de Pasto y continúa hacia el Norte bordeando las estribaciones de la Cordillera Oriental, anexando la región de los Llanos con el sistema vial interior hasta alcanzar la frontera con Venezuela en Arauca. También está unida con Cúcuta por medio de la carretera del Sarare, actualmente en construcción, con la cual se conecta un poco al norte de Tame. La troncal de



Plan básico de carreteras de Colombia según los estudios elaborados por el Ministerio de Obras Públicas y aprobado por el Congreso Nacional.

Los Llanos sólo está construída en pequeños sectores y su ejecución se adelantaba a un ritmo lento. Las troncales colombianas de importancia para una posible integración son:

a) La troncal del Caribe, que en un futuro unirá a Panamá con Maracaibo y Caracas, pasando por Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

b) La troncal central, que en su parte norte, a partir de Bucaramanga, tiene una orientación general paralela con la frontera venezolana y la sigue a ésta de cerca con un ramal del Valle del Río César;

c) La troncal de los Llanos, que probablemente se convertirá en un convenio internacional, con la gran carretera marginal de la selva.

La necesidad de fijar un plan vial fue estudiada por el Congreso de 1964. Con ese fin se nombró una sub-comisión dentro de la Comisión III para que rindiera un informe al respecto. En dicho informe se llegó a la conclusión de que el Plan debería considerar un programa de carreteras en una extensión de 7.200 kilómetros, realizable en un lapso de 6 a 7 años. El Plan se financiaría incluyendo en él la construcción de 41 puentes, con un costo los puentes, de 123 millones de pesos.

De ese informe se desprende la iniciativa de dar a los transportadores una dirección unificada por medio de organismos especializados, como son la Corporación Nacional del Transporte que fue organizada posteriormente por medio de un Decreto del Ejecutivo, en uso de las facultades extraordinarias que le fueron conferidas, conforme a la Ley 21 de 1963.

El Plan Vial debe financiarse con el producto del impuesto a la gasolina que ha establecido el gobierno y sobre el cual existe la posibilidad de aumentos graduales, y con operaciones de crédito público interno y externo.

La Comisión aceptó el Plan vial del

Ministerio de Obras Públicas, que es el mismo de la Misión del Transporte contratada por el Gobierno y que prevé a la construcción de 3.949 kilómetros de carreteras troncales y transversales, su reconstrucción y pavimentación, que con un tránsito de 400 vehículos diarios puede amortizar el empréstito necesario para realizarlas. Las obras se realizarían totalmente en un periodo de 20 a 25 años.

Dos vías troncales que se habían excluído del Plan, por no formar parte de las recomendaciones de la Misión del Transporte, pero que tienen mucha importancia para el desarrollo, con la carretera Panamericana en uno de sus tramos del Chocó y la carretera troncal de los llanos, o sea la que partiendo de la ribera del Río Caquetá y pasando por Florencia y Villavicencio empatará en Arauca con la que está construyendo Venezuela, con una extensión total de 1.050 kilómetros, y que es, además, el sector colombiano de la carretera marginal de la Selva Amazónica, que están proyectando Bolivia, Perú y Ecuador. Tales Vías quedan incluídas en el proyecto como de primera prioridad para ser financiadas con recursos ordinarios del presupuesto.

Como bien se comprende, echando una ojeada al mapa que se publica y que contiene el Plan Vial, estas dos troncales vienen a crear las condiciones de integración económica de la zona de los países bolivarianos, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela, proyecto gigantesco, que permitiría dar realidad al Mercado Común de la región, al desarrollo, de las zonas fronterizas ya estudiadas y al intercambio de estos países, a lo cual debemos agregar el interés del Brasil, expresado recientemente por conducto del Ministerio de Hacienda de esa gran nación, cuyo titular visitó a Bogotá. El Brasil tiene máximo interés en buscar por el Sur de Colombia una salida al océano

Pacífico, por el llamado "Istmo seco" que se formaría con parte de las vías de la Troncal del Llano ya descrita y las vías que partiendo de Puerto Leguizamo van a Puerto Asís y a Ipiales y buscan un puerto sobre el Pacífico a donde llegaría el petróleo que va a explotarse en grande escala en los ricos yacimientos descubiertos en el Huila, y el Putumayo. Estas vías implican el desarrollo de inmensas regiones del sur y del oriente.

La comisión del Congreso antes citada en modificaciones al proyecto número 5 de 1963 estableció el plan para la construcción y pavimentación de las siguientes troncales:

Carretera Troncal Occidental:

Rumichaca - Garzón - Popayán - Cali - Cartago - Medellín - Cauca - Sincclejo - Cartagena.

Carretera Troncal Central:

Florencia - Garzón - Neiva - Girardot - Bogotá - Zipaquirá - Chiquinquirá - San Gil - Bucaramanga - Aguachica - Fundación - Santa Marta.

Carreteras Troncales Transversales:
Tumaco - Pasto.

Popayán - Loberinto.

Cali - Loboguerrero.

Buga - Loboguerrero - Buenaventura
Murillo - Calarcá - Ibagué - Espinal - Girardot.

La Española - Armenia - Pereira - Manizales.

Cauya - Manizales - Honda - La Dorada.

Cartago - Pereira.

Bogotá - Tunja - Duitama - Cúcuta - La Frontera.

Bogotá - Medellín.

Bogotá - Villavicencio.

Tunja - Barbosa.

Medellín - Bucaramanga - Pamplona.

Cauca - Río Magdalena - Cúcuta.

Planetarrica - Montería - Cereté -

Lorica - Coveñas.

Cereté - La Ye.

Carreto - Calamar - Puerto Giraldo - Barranquilla.

Cartagena - Barranquilla - Santa Marta - Paraguachón.

Como bien puede observarse, el Plan Vial adoptado por el Congreso es uno de los más técnicos, coherentes y ambiciosos de la historia del país. Es un Plan directamente relacionado con el desarrollo y la defensa nacional. Es un plan de integración nacional y un plan dirigido a resolver los máximos problemas del desarrollo de la zona bolivariana, del Mercado Común regional y del futuro de un conjunto de naciones que representan una población que sube de los 40 millones de habitantes, lo que implica la creación de un mercado en regiones aledañas, donde es posible realizar un Plan de Desarrollo y de integración económica de vasta trayectoria, ejemplar para el desarrollo de todo Continente.

Dijimos antes que no existe desarrollo sin vías y hemos llegado al final de este estudio a darnos cuenta de la verdad de esta afirmación, al estudiar el Plan Vial. Ahora corresponde a los gobiernos ponerlo en marcha como base fundamental para acelerar el progreso de la zona y paso indispensable para que Colombia deje de ser un país sub-desarrollado y se acelere la transformación de sus estructuras, las caducas estructuras coloniales y feudales que son la causa de la miseria, del hambre y de la desproporción inmensa entre los grupos privilegiados y la gran masa de una nación de 16 millones de habitantes, en un país situado privilegiadamente al norte del continente suramericano, con costas en los dos océanos y grandes recursos naturales, entre los cuales están el hierro, el carbón y el petróleo, elementos fundamentales para la industria pesada y una industrialización en general que debe programarse teniendo en cuenta el desarrollo de los países vecinos que van a formar la constelación económica a que nos referimos.