

SEGUNDO TAPON DEL SUR

Coronel ARMANDO URREGO BERNAL

“...Nuestros ríos y nuestras montañas nos son desconocidos, no sabemos la extensión del País en que hemos nacido, y nuestra geografía está en la cuna. Esta verdad capital que nos humilla debe sacarnos del letargo en que vivimos; ella debe hacernos más atentos sobre nuestros intereses, llevarnos a todos los ángulos de la Nueva Granada.....”

FRANCISCO JOSE DE CALDAS
+ MDCCCVII

OBJETIVO

La Nación puede perfeccionar el primer paso dado hacia el sur durante el conflicto de 1932, mediante la acción conjunta de algunas entidades para poner en marcha inmediata un plan de ampliación de la carretera Altamira-Florencia-Montañita y la construcción del tramo sobre 92 kilómetros entre Montañita y el Corregimiento de Puerto Solano, como punto por alcanzar sobre el río Caquetá. La ruptura del primer tapón fue lograda heroicamente hasta Venecia por la generación que afrontó históricamente la lucha, y esta debe completarse actualmente hasta donde lo permita la técnica y las necesidades, de conformidad con las características de una región de vertiente, con grandes posibilidades para la Colonización.

Se complementaría esta acción con la apertura y continuidad de la zona entre Montañita-Río Guayas-Río Caquán-Puerto Solano-Río Orteguzaza. Unas doscientas mil hectáreas que

vendrían a empatar con las ya importantes áreas auspiciadas por la Caja de Crédito Agrario y su maravilloso sentido de orientación colonizadora “a la Colombiana” sobre las cercanías de Belén de los Andaquíes e inmediaciones de Doncello.

ANTECEDENTES

El 18 de octubre de 1961 la prensa capitalina informaba, “Colombia empieza a mirar hacia el Sur”. Si bajo este título se hubiera incluido al Vaupés, Putumayo, Caquetá y Amazonas, el asunto sería más completo y para los que amamos estos territorios, intensa hubiera sido nuestra alegría. En octubre 20 del mismo año se informaba también a la nación sobre el proyecto de nuevos empréstitos y dentro de ellos se incluía el del Fondo del Desarrollo (DLF) para carreteras de penetración al Caquetá, por la suma de \$ 7.0 millones de dólares.

Atender solo hacia el Vichada o los Llanos, no quiere decir que se consi-

dere todo el sur, ya que los ríos Meta, Tomo, Tuparro, Vichada, Guaviare e Inírida, van a desembocar al caudaloso Orinoco, es decir, pertenecen al oriente de Colombia. En cambio el Vaupés, Apaporis, Caquetá y Putumayo, llevan entre otros, grandes caudales de agua al Amazonas y sus cuencas configuran la Amazonía Colombiana.

Excelente noticia, no solo para los moradores de la región, sino para toda la nacionalidad, la decisión del gobierno al haber obtenido del Fondo de Préstamo para Desarrollo, la suma de \$ 8.0 millones de dólares para colonización, porque es fácil imaginarse que algo de esto le será asignado al Sur.

No intento penetrar en la maraña de conceptos que ha promovido y hace renacer cualquier iniciativa tendiente al desarrollo de la llamada Cuenca Amazónica y de la cual forman parte los territorios que se extienden hacia el Sur-Este, más allá del Piedemonte y científicamente denominados como Selva Pluvial, en Colombia 400.000 K² de la Hoya Amazónica. Ni solicitar la distracción de los impulsos del País, aplicados siempre al Norte, empleo conceptualizado y definido por pléyade de comentaristas, contra quienes se comete agravio, si se opina o disiente de sus criterios que dicen ser basados en las Leyes Económicas o Sociológicas que determinan que por el SUR no hay solución alguna. Tampoco se trata de hacer ostentación de conocimientos regionales, sino informar una vez más que las gentes del Sur viven insatisfechas de la falta de atención en los niveles centrales.

Para escribir sobre los territorios del SUR es necesario haber sufrido en ellos; quien esto escribe ha vivido 4 años y sobrevolado bajo y alto su territorio unos 20 años en forma periódica. Promover semejante tempestad, (una polémica sobre la Amazonía), no

es tampoco mi propósito, ya que las deslumbrantes tempestades sobre el inmenso Solimoes infunden temor de Dios y respeto por los fenómenos de la naturaleza. Allí es donde el hombre, fuera de esperar su desencadenamiento, no puede menos que admirar atónito su grandeza. Ser simple observador de la Amazonía en bonanza o tormenta, es fortuna para gozar muchos y espectáculo para pocos.

Durante el vuelo, sus grandes ríos, se observan como monstruosos ofidios dormidos sobre el colchón verde de la inmensidad selvática, aparecen aquí y allá los pequeños afluentes semejantes a serpientes escurridizas. Para quienes los observamos como puntos de referencia permanente, es más fácil prever su aparición que su repentino escondite.

Es deber llamar la atención del País y especialmente de los dirigentes que estudian su situación con planes concretos e inmediata orientación, sobre las posibilidades que se abren para una gran sección del País y sus gentes, con pequeño esfuerzo y atención de Gobernantes. Toma más importancia y actualidad el tema de la Amazonía si nos damos cuenta a fondo del significado de las palabras del señor Mao-Tse-Tung, quien según informes de la comisión de representantes que viajó a la China, se encuentra interesado en ella. Para esta Nación, la Raza (650 millones) que la compone y domina, si que habría campo apropiado y amplio de expansión, dentro de la tan temida y tenebrosa Selva Pluvial del Continente.

Corresponde a los hombres de mi generación asentar de nuevo ondeante la bandera de la Soberanía y la lucha por la colonización, y si se pudiera algo de la civilización y desarrollo por estas privilegiadas regiones. Hacer renacer definitivamente hasta su reencuentro con el Alto Caquetá y Putumayo, lo que de 1933 a 1940 vigorosa-

mente emprendieron nuestros mayores. Aquellos hombres que rompieron el misterio de la manigua, desbrozaron la tierra, picaron la cantera de la ruta a Florencia; medio aclimatados a las ardientes soledades, se enfrentaron desenfadadamente sin tener más herramientas que la pala y el machete. Cruzaron los grandes ríos en balsas y potrillos, desafiando los peligrosos rápidos, la oscura y traicionera vegetación.

Contra todo y contra tanto, la mayoría cayó vencida en desigual lucha, diezmados por las enfermedades del trópico, la penetrante humedad, los agobiadores cambios climatológicos, las plagas y alimañas mortíferas. Algo legaron estos hombres a los que allí resisten todavía arrojando sacrificios y esperanzados en la continuidad y reanudación del apoyo Nacional.

Dejamos para las nuevas generaciones, que inquietas nos observan, el paso próximo y el compromiso de prolongar una acción de desarrollo por estas vertientes, siquiera hasta lograr la apertura de colonización en las zonas medias del Putumayo. Si es que, el mismo entusiasmo colonizador de los campesinos del Huila, Tolima, Cauca, Nariño y gentes del interior, no se adelantan a los proyectos abandonados, como ha sucedido en las regiones de Puerto Rico, San Vicente del Caguán, Belén de los Andaquíes, Morelia, Puerto Asís, Llanos del Yarí y otras grandes avanzadas a la moderna conquista de la tierra y a la evolución social y política de Colombia.

Se remonta a los albores de nuestra civilización, el conocimiento y desarrollo del País, en lo concerniente con su población, cultura, comercio, industria, agricultura y ganadería, exclusivamente sobre las zonas de las tres cordilleras, entre las alturas del medio Andino Central, creyendo que únicamente esta región, espina dorsal de nuestra configuración territorial, es la única que merece considerarse o llamarse colombiana.

No hace mucho tiempo, con ocasión del estudio sobre la Amazonía presentado por el doctor Hernando Caycedo, en una época nuestro ilustre Embajador en Lima, se planteó y actualizó una polémica entre los defensores de su tesis y los experimentados e insignes residentes de las regiones del Sur. Por un lado, con base en las observaciones y estudios hechos en el Perú, comparándolos con Colombia y por otra parte las profundas observaciones, los adelantos llevados a cabo y la perspectiva de un fracaso total en Colombia, por falta de apoyo del Gobierno, en un camino de más de 50 años recorridos por los colonizadores. A través de divulgaciones periodísticas, eminentes escritores y prelados presentaron sus ideas fundamentadas. Quien esto escribe, aunque con bases para adelantar la defensa de la Amazonía, en la vertiente Colombiana, no quiere revivir la llamada de problema tan grande, así como son inmensos y profundos sus territorios. Dejémosle a las generaciones futuras, a la ciencia y a la técnica, la realización de lo que crea conveniente en tiempo y espacio y comprueben si es verdad lo que se ha escrito sobre el infierno verde.

Me atrevo a exponer un concepto y a solicitar la atención del gobierno al cual me siento obligado como Colombiano y como Soldado, sin dejarme tildar de indiferente, apoyado para ello del conocimiento que tengo de estas tierras. No se vaya a entender que se propone la colonización de la Amazonía, que pudiera llevar al ridículo en contra de la tesis que quieren actualizarse de que ésta no es tierra de humanidad, sino que, las zonas de los nacimientos y afluentes de los ríos Meta, Arauca, Guaviare, Vaupés, Caguán, Ariari, Yarí, Orteguzaza y Putumayo en sus partes altas y terrenos cuyas alturas oscilan los 500 y 3.000 pies sobre el nivel del mar, configurados todos dentro del Piedemonte y la selva pluvial, han sido experimentados hasta la sa-

ciudad como tierras aptas para la colonización y sus productos se pueden considerar listos para incorporarlos a la riqueza nacional, si se les amplía la ruta de salida y **rompen los taponés** que los mantiene olvidados.

Muy de acuerdo me encuentro con don Oliverio Lara Borrero en sus conceptos emitidos sobre la "Colonización de Vertiente". Hablando de la Amazonía dice: "Es evidente que semejante extensión territorial tan grande, como que equivale a la mitad del área total de la América del Sur, no podrá aprovecharse eficientemente en muchos siglos, porque faltaría ante todo el capital humano necesario para adelantar cualquier empresa. Sin embargo, el Brasil ha apreciado en todo su valor el mérito potencial que representa la Amazonía, y adelanta un plan de colonización a través del Ejército y la Policía que bien vale la pena de analizar y estudiar la conveniencia de aplicarlo en Colombia, y con este propósito viene destinando de años atrás el 3 por ciento de su presupuesto total de rentas".

"Se ha dicho muchas veces por ingenieros que accidentalmente han conocido los ríos del Sur, que lo lógico sería sustituir la carretera de verano que une al Caquetá con el Putumayo, por un canal en el Istmo de La Tagua complementando esta obra con otro canal del río Cotuhé al Loreto Yace, ambos de fácil y económica ejecución para lograr así una efectiva y corta comunicación con Leticia sin tener que hacer recorridos negativos de centenares de kilómetros por territorio del Brasil, por el río Yapurá y el Iza que así se llaman en el Brasil el Caquetá y el Putumayo, respectivamente, pero no se sabe de ningún estudio por parte del Ministerio de Obras Públicas sobre este particular, como tampoco se ha sabido de comisión alguna del Ministerio de Fomento que haya ido a Leticia, ni a ningún sitio de los terri-

torios nacionales del Sur a indagar algo en materia de posibilidades de producción, ni del Ministerio de Hacienda o Relaciones Exteriores a estudiar un régimen de aduana o de intercambio comercial con los Países vecinos".

Es admirable en este veterano Capitán de impulsos nacionales, su concepto sobre las Guarniciones del Sur; "La Guarniciones del Sur deben conservarse decorosamente, como lo recomienda el doctor Caicedo, y simultáneamente podrá hacerse algo en beneficio de esas regiones, que no constituyen peso muerto sobre el fisco nacional sino que, siendo parte integrante de la Patria, merecen la ayuda a que son acreedores quienes montan guardia en aquellas apartadas zonas y a la vez son factor de riquezas y prosperidad indiscutible".

Y finalmente, hablando de la Amazonía dice: "Estoy plenamente convencido de que un análisis a fondo de las posibilidades de la Amazonía, que se inicia en las vertientes de los ríos Putumayo, Caquetá, Orteguzaza, Guayas, Caguán y Pato, hasta confundirse con la Orinoquía en los ríos Lozada, Duda, Guayabero y Ariari que circundan la sierra de la Macarena, harían meditar muy favorablemente en su halagüeño e inmediato porvenir".

Oliverio Lara Borrero, hombre de amplia visión y dura experiencia, está en mora con el País para informarlo ampliamente sobre lo que fue en sus comienzos, su desarrollo y lo que es actualmente "Larandía", la avanzada más técnica y prodigiosa en desarrollo que ha tenido la Nación, casi al borde de la Amazonía y sobre la antigua e "invivable" área del Caquetá. Calificada por los técnicos como empresa grande y ejemplo práctico del desarrollo de la "Plantación Tropical".

De todos es sabido que la histórica carretera Neiva-Florencia, fue terminada por los Colombianos en momentos de llamado urgente de la Patria y a

base de mero patriotismo. Desde su terminación, la distancia entre Altamira y Florencia ha sido considerada como de una sola vía, regular en verano y peligrosa en invierno. Con el entusiasmo de algunos gobernantes locales y el empuje de entidades particulares se avanzó en los trechos de Venecia, Montañita y Milán, punto terminal de la actual ruta hacia el Sur, y únicas realizaciones de penetración por estos lados, después de 27 años de marcha y de la suscitación de aquel conflicto. Solo la aerofotografía puede darnos plena prueba de lo logrado por esta vía en la explotación de terrenos para la agricultura y ganadería.

Por el Sur también hay marcaciones de tesoro y riquezas para los instrumentos modernos de civilización. Ahí están saliendo a la luz, las inmensas reservas del interior del Brasil en su marcha hacia la Amazonía. Este gran país magnetizado por la estrella de Brasilia, plantada casi en el centro de su selvático territorio con el fin de irradiar civilización y cultura en todas direcciones, fundó su capital contra todo principio y tradición, desafiando economistas, técnicos de colonización, constructores y sociólogos, como un reto a la Geopolítica Universal. Y, no son ignoradas sus aspiraciones para salir por nuestras vecindades al Mar de Balboa.

El Perú se apresta a la planificación de una nueva capital en el interior de su territorio posiblemente a lugares limítrofes, o en la misma selva Amazónica, con miras a aproximar más estas regiones a los centros poblados y a la administración directa sobre vastas y ricas zonas de potencial inexplorado. Ya tenemos pues en este País la segunda marcha Sur-Americana en dirección y conforme a sus conveniencias Geopolíticas, planeación fuerte y conjunta hacia el mal nombrado infierno verde.

Mientras Colombia permanece asom-

brada y en suspenso de lo avanzado en más de 50 años de lucha, en el Perú, su insigne Presidente, acompañado de los Ministros de Guerra, Marina y Aviación acaba de inaugurar en el Departamento del Amazonas, en 1961, la carretera Bagua-Chachapoyas como una importantísima vía de penetración hacia la selva. Obra que en su mayor parte fue construída por Tropas de Ingenieros Militares.

Siguiendo los impulsos iniciados, una comisión mixta Brasileira-Ecuatoriana reunida en Río recomendó el establecimiento de una vía carretable entre Quito y el Putumayo, que continúe por esta vía fluvial hasta Manaos. Brasil contará con San Lorenzo como Puerto libre en el Ecuador y a su vez Ecuador tendrá como Puerto libre a Manaos. El Brasil establecerá una sucursal del Banco del Brasil para propiciar la colonización y desarrollo de la región. Todas estas son medidas tendientes al incremento del comercio, mejoras en la economía, el bienestar social y mucho de soberanía.

Ya vemos como el Ecuador está actualizando el lema: "El Ecuador ha sido, es y será, País Amazónico".

GRANDES EJEMPLOS

Interminable mencionar lo que adelanta la Caja Agraria, que sirve como ejemplo de inquietud constante para las gentes del País. Sus estudios técnicos, las recomendaciones científicas, la financiación y los sistemas a aplicar se vienen exponiendo ante la ciudadanía y la gente que quiera salir adelante a acompañarlos en su empresa. Vale la pena mencionar el Ariari, el Sarare, el Lebrija y el Territorio Vásquez en Puerto Boyacá. Así como algunos otros que están dentro del perímetro de los 200 kilómetros de distancia teniendo como base la capital de la República.

En el interior del país y sobre la Hoya del Magdalena, la Gobernación de

Cundinamarca adelantó la apertura de la carretera Puerto Salgar-Río Negro sobre la banda derecha del río Magdalena, esta vía está empatando con el Territorio Vásquez y la progresista región de Puerto Boyacá. Muy pocos conocen el valor de ella y su influencia sobre la valorización de tierras, ampliación de colonización, progreso agrícola y ganadero, lo mismo que su eficaz y oportuna contribución al restablecimiento de la tranquilidad en una zona que fue afectada por la violencia.

Ilustres periodistas en reportajes sobre la colonización del Sarare confirman lo aquí pedido de que, mientras la carretera no llegue siquiera hasta las malocas, no podrán las tribus encontrar mercados y trueque para sus productos. En las áreas de colonización lo importante es la carretera, vías de penetración y caminos, incluso para los indios, quienes usaban las trochas, están convencidos hoy de que sin vías carretables todos sus avances serán nulos.

Los esfuerzos de la Caja Agraria y del Ministerio de Obras Públicas, se orientan en obras planificadas para dotar de caminos y carreteras a la mayoría de las regiones olvidadas de Colombia y especialmente a los centros de colonización. El mismo Profesor Dr. Guhl, del Instituto Geográfico escribe que "Una colonización sin vías hacia otros centros poblados, es una Colonia Penal", que la colonización debe ser: "Una obra económica y coordinada, entre el desarrollo urbano y rural del País" "**La alta Cuenca Amazónica**, cuyo centro vital en la actualidad es Iquitos, con más habitantes que toda la **Amazonía Colombiana**, constituye una zona de contacto político histórico y cultural". Luego unámosla por carretera con la troncal del Sur hasta encontrar el Río Caquetá. Démosle vida y empuje Andino hasta convertirla en un futuro no lejano, en parte integral de nuestra cultura, comercio e industria.

Contra las furias y sistemas de vida que impone la Amazonía no podrá sino la Logística Aérea, porque es precisamente para lucha, con un monstruo como éste, en que ha sido empleado con éxito la Aviación y sus servicios, dando pasos de gigante como se demostró en la última guerra con los territorios semejantes de Asia y Africa, venciendo las barreras geográficas. Al igual que los Estados Unidos, el Brasil y el Perú, se están adelantando hacia el dominio de sus extensos territorios mediante la apertura de vías troncales, radiales y transversales de gran extensión, con la ayuda de técnica, maquinaria, equipo y el establecimiento de eficientes servicios Aéreos. No ha de estar lejano el día en que se logre sacar a las zonas privilegiadas de la Amazonía de su tragedia actual, ya sea saltando el espacio geográfico o rasgándolo en etapas para amilanarlo, porque para eso es el avión, para atravesar y saltar los malos pasos y caer atronadoramente sobre los **sitios escogidos**, como lo hicieron nuestros antecesores sobre los Territorios Nacionales. Que las maravillas de la tecnología lleguen a estas soledades y que los servicios del avión no se conviertan solo en vehículo de magos, asombro y espanto de los indígenas.

Hay entre nosotros algunos ejemplos de regiones que han tenido éxito asombroso. Puerto Rico, Caserío sobre el Oaya, aislado en la selva, que impulsó su desarrollo con la ayuda inicial de un avión monomotor hábilmente conducido por un veterano Capitán del Aire (Gustavo Artunduaga), quien en corto tiempo canalizó con transporte aéreo, el progreso y la vida de esta privilegiada región. Ojos avizores enrumban los jalones de maravillosa carretera que la ha de unir con Florencia y San Vicente del Caguán, este último con historia semejante. Lo mismo pudiera decirse de Puerto Asís.

Actualmente la cuenca de la alta Amazonía Colombiana cuenta con signi-

ficativo número de aeródromos. Algunos con magníficas pistas de aterrizaje y acuatizaje, que no se están aprovechando en todas sus posibilidades, ni se aprecia su importancia. Obras que se iniciaron a base del entusiasmo de las gentes y la eficacia de elementales herramientas. Muchas veces observé a los presos del Aracuara dinamitando y rompiendo roca, a los indios dirigidos por Misioneros tumbando montaña con la esperanza de que algún Bulldozer les nivelara después el terreno. A gente extrayendo arena de los ríos durante el verano con el fin de rellenar los estragos del invierno en las pistas de Tres Esquinas, Florencia, Larandia, Puerto Rico, Puerto Asís, San Vicente del Caguán, Leguízamo, Araracuara, Leticia y Mitú. Solo faltaría complementar las rutas aéreas, dando ayuda y realización de sus aeródromos a los habitantes de la Pedrera, Tarapacá, La Chorrera y Mirítí-Paraná.

La región del Caquetá, de transición hacia la selva, por su localización de suave vertiente, tiene aspectos físicos favorables de serranías y mesetas. Las orillas de sus ríos son altas y las partes de Vegas son de ricos sedimentos. El terreno en general es uniformemente ondulado con suaves alturas que van disminuyendo a medida que se aproxima a las zonas del Putumayo y Amazonas.

Aunque las investigaciones geográficas no la favorecen ampliamente para las posibles recomendaciones de los técnicos en el cultivo y manejo de la tierra, la experiencia ha confirmado que determinados lugares pueden convertirse en fuente de productos agrícolas y en áreas privilegiadas para la ganadería. Solamente el agudo problema del transporte y el descuido de la ayuda técnica agrícola para el colono y el indio, mantienen la agricultura en un estado casi primitivo.

De 1.136.153 Km² de territorio colombiano, 631.530 Km² o sea el 56%

del país, corresponde a los territorios de Intendencias y Comisarías. Si la constitución de la cuenca Amazónica está ligada estrechamente al clima. Si la vegetación de cualquier lugar constituye el reflejo más claro de las condiciones naturales de la vida y muestra las relaciones ecológicas existentes entre ella y los demás factores del espacio geográfico que ocupa ¿por qué no se van a colocar en su lugar, ponderar y recomendar las características de vegetación de esta área, las cuales están por encima de muchos lugares del interior; considerados como riqueza nacional y cuyo empobrecimiento del suelo obliga a grande y constante empleo de abonos, tratamiento y riegos especiales?

Tal vez algunos de mis compatriotas no comprenden el alcance y lo que significa el mejor regalo que actualmente le han podido hacer a Colombia: **Un Mapa Aerofotogramétrico del País**, el cual, según noticias de la prensa, le será suministrado a Colombia mediante la ayuda extranjera. Fuera de los millones de dólares de su costo, lo que encierra para toda clase de investigaciones y planeamientos de científica orientación, el País dará muy pronto pasos de gigante en nueva etapa de desarrollo.

Con este levantamiento se le quitará el misterio a la parte de la cuenca Amazónica, conoceríamos el valor de los Llanos Orientales, se profundizaría dentro del Valle Andino, hallando la verdadera esencia de los tesoros cordilleranos. De cumplirse esta grata noticia, sí que sería verdadero regalo para la Nación. Cada avión de defensa, de transporte, de investigación científica o de apoyo, con sus alas extendidas bajo el cielo, proyecta sobre la Patria una acogedora sombra de tranquilidad y oportunidades que miran al porvenir. La aerofotogrametría se logra con este elemento.

Para los hombres del aire, en sobrevuelo constante de los territorios de

la madre Patria y la tranquilidad que ellos aparentan, no quiere decir que sus problemas y necesidades tan solo se nos barrunten o salpiquen en las alas. No, ellos van al fondo de nuestro ser y no se comprende a veces la belleza y esplendor de los panoramas que tenemos al frente, comparados con las mezquindades del afán diario ocultas bajo nuestro vuelo. Los colombianos ya en más de 40 años han conocido lo que puede hacer la Aviación por la Patria: ¿por qué no se le dedica una mayor atención? Si se amplía la superficie de las alas y se atiende oportunamente lo que esta fuerza poderosa del progreso podría realizar en obras públicas, colonización, campañas de salubridad, explotaciones y exploraciones técnicas y científicas, agricultura, enlace estrecho entre los territorios Nacionales, control de la Soberanía Nacional, conocimiento de las veredas y regiones aisladas, seguramente entraríamos por el verdadero camellón de la Alianza para el Progreso.

ORIENTACION TECNICA

Recientemente, el Ministerio de Agricultura se quejaba de la falta de expertos y técnicos en todos los niveles, para ser empleados en la solución de los problemas que conciernen con el Agro Colombiano. Naturalmente esta situación afecta la ayuda técnica que se pueda prestar a la colonización. Hoy la tiene el Gobierno y la está aplicando con sus organismos especializados en colonización, las experiencias adquiridas y la asesoría técnica extranjera. A pesar de la crítica en muchos fracasos por falta de técnica, tal falta de técnica, más bien ha sido falta de apoyo al empuje de los "pioneros", falta de la técnica que sabemos han aplicado otros países, técnica para vencer las dificultades. Qué nó se vaya a decir que son mejores tierras para la colonización y el desarrollo, las islas del

Pacífico, algunos lugares del Sur de Asia y otros de Africa, donde se ha logrado establecer sistemas de vida completos. Terrenos semejantes a los de la tan estudiada y denigrada Amazonía.

Se decía que no lo veríamos nosotros, pero ya inclusive aparecen en las fotografías y en la prensa, las obras y progresos de manos hábiles de la nueva Ingeniería. Sus poderosas máquinas arrasando con las montañas, rellenando pantanos, superando las cumbres, abriendo canales, alistando con sus obras grandes terrenos para la irrigación y el desarrollo del potencial agrícola y eléctrico. Ayudando a los cultivos, limpiando y saneando lo que antes era inhabitable, insalubre, desértico, inundable, impenetrable para la mano y vida del hombre.

No se puede dejar a un lado el complemento para estas obras y a quienes han contribuido en la colonización y desarrollo y contribuirán todavía más en la rama de la higiene, de la medicina, de las obras públicas, de la educación, etc. A las Fuerzas Armadas y a las comunidades religiosas nacionales y extranjeras que desinteresada y calladamente han soportado el peso de la lucha. Además, muy pocos en más de treinta años de vida nacional, conocen lo que puede ser la cooperación de la Aviación en acciones tan importantes como aquellas. Apíquele el Gobierno algunos de esos modernos medios del aire y en corto tiempo se convencerá de su resultado. Hay que tomar nota también, de la gran obra privada y nacional que han adelantado en distintos lugares del País, las compañías petroleras con sus avanzadas en la selva con medios terrestres y aéreos.

Pero más que colonización técnica se necesita seguir el camino de aquellos sabuesos colonizadores que en toda época, tiempo y rigor, han sido los tentáculos de grupos de colonizadores y zonas de crecimiento nacional. Me pa-

rece que en esto de la colonización, se debe proceder como en la caza, seguir las huellas de esos hombres que aislados aún, otean la presa, el sitio, la región, la tierra, el agua, la posibilidad de sus productos y la prueba segura, de una clara subsistencia conforme a los medios con que cuentan. (En algunas ocasiones lo que se humana condición les depara en coraje y energías). Todo ello porque conocen y viven en y con la naturaleza. Estos señores oteadores se van formando sus propias relaciones como organismos no solo vivos sino combativos con el medio ambiente en que viven. Veamos si nó: Estas regiones y áreas que se comentan, se encuentran llenas de luchadores, muchos de ellos aislados que han construido sus paraísos en plena montaña, pero en una lucha solitaria por dominar la naturaleza. Saben de los posibles cultivos, de las reservas y regiones madereras, de sus pastos, de las clases de ganado y de las diferentes especies que estarían en posibilidad de incrementarse. Que en zonas como estas del Caquetá sus productos se van a cosechar en los tiempos mínimos necesarios para el consumo oportuno, pero que no van a poder sembrar sino aquella cantidad para el gasto previsto y la reserva, porque el resto de los cultivos no sabrán en qué emplearlo, con quién comerlo, ni cómo transportarlo a los mercados.

Hace más de 20 años, en forma constante y durante las épocas de verano cuando se efectúan vuelos sobre el territorio nacional y especialmente en las últimas etapas, sobre los territorios del interior, observamos la destrucción forestal producida por la mano implacable del hombre colombiano, origen del gran problema de la erosión a lo largo de todo el territorio patrio. A la par con esto, desde el aire se pueden ver claramente los hilos plateados de agua a donde han llegado los ríos, y cuando se llegan los fi-

nales del estío, el observador y especialmente el aviador, no conocerá más horizontes que el de las lípidas cordilleras y la luminosidad en todas direcciones, excepto para abajo en dirección hacia la madre tierra, donde no verá sino humo, oscuridad, calina, olor a quema y fragancia de resinas nacionales. Es lo que nuestros labriegos en forma incansable destruyen anualmente con las rozas y quemas en preparación de los sembríos.

Los Andes están asolados, en general a la zona inter-Andina ya nada tienen que mocharle los montañeros y campesinos, de ahí la escasez y poquedad de las aguas. A los campesinos hay que trasladarlos a la zona de vertiente y luego a la selva pluvial en donde se encontrarán a sus anchas, mientras descansan los bosques de la cordillera de su lamentable devastación. **Para los hombres que vuelan los lomos de las cordilleras semejan espinazos de perros hambreados.**

PUNTO POR ALCANZAR

CORREGIMIENTO DE SOLANO (Caquetá)

Nada más dicente, ni que dé mayor fuerza a lo que se propone, que el contenido en el siguiente concepto científico mencionado por el Profesor Ernesto Guilh, sobre la Intendencia del Caquetá. Dice así:

“Pertenece la Intendencia a la región Andina —ocupando las partes meridionales de las vertientes orientales de la Cordillera Oriental— y en su mayor extensión a las llanuras orientales que pertenecen a la Amazonía Colombiana, formando una unidad natural con la Comisaría del Putumayo en el S.W. con la del Amazonas y Vichada en el S.E. y Oriente, respectivamente. Hacia el Norte linda con la Intendencia del Meta, ocupando aquí una vasta zona de transición hacia las llanuras del Oriente, los Llanos u Orinoquía Colombiana, pero sin pertenecer a ella. Es pues, el típico territorio

amazónico, que linda en sus partes más septentrionales con los territorios del Caguán con la más grande área de posibilidades de colonización del País en la actualidad, formada esta última, desde los 3º L. N. por una región montañosa con dirección E. y S. E. sobre unos 80 kilómetros de extensión y una anchura de 50 a 70 kilómetros que a su vez continúa en el Macizo de Sumapaz que llega hasta Bogotá. Se ini-

cia pues en la actualidad un proceso de compenetración de la región Andina con la Selva Amazónica, que necesita para su desarrollo la colaboración de la ciencia".

La siguiente, no es una información a base de estadísticas, son datos aproximados obtenidos de la región y acumulados por las gentes que allí viven y conocen su medio.

Habitantes	4.000
Dedicados labores agropecuarias...	3.500
Personal de Aserríos	500

GANADERIA

De acuerdo con el censo Agropecuario Seccional existen unas cinco mil (5.000) cabezas de ganado vacuno, 500 caballar, 2.000 porcino. Es de anotar que su mayoría mantiene sanas condiciones, ya que en esta región no hay

ninguna clase de peste, común en la mayoría de las regiones ganaderas del país. El nuche en esta región y en todo el Caquetá, no es conocido, cualidad que hace que el ganado Caquetño sea bien cotizado en los centros de consumo.

HACIENDAS Y CHAGRAS EN GENERAL

Aproximadamente existen unas 1.800 chagras o fincas con una extensión productiva superficial de 67.000 hectáreas, así:

Pastos artificiales	50.000
Labranzas de plátano y yuca	5.000
Sementeras de arroz y maíz	10.000
Sementeras con diversos cultivos, tales como café, cacao, frutales	2.000

CLIMA

Tiene una altura de mil pies sobre el nivel del mar, con temperatura media de 28°C. en tiempo de verano y 24°C. en tiempo de invierno. Es un clima tropical sano, debido a las pocas plagas que en ella existen. La región es cuidadosa y periódicamente visitada por el S.E.M. (Servicio de Erradicación de la Malaria, dependiente de la UNICEF).

mas muy apetecidas por ser las mejores del país. Productos agrícolas que se pueden transportar para su expendio por el precio y consumo en los centros.

CULTIVOS APROVECHADOS COMERCIALMENTE

Arroz, maíz, cacao, trigo brasilero, plátano, yuca y las piñas, estas últi-

TRANSPORTE

La región cuenta con el transporte fluvial en embarcaciones de reducido calado, debido a la poca profundidad del río Orteguaza y Caquetá. Una embarcación de esta clase, gasta aproximadamente y en tiempo de invierno cuando los ríos tienen abundancia de agua, de 24 a 30 horas de Puerto de Venecia, distante 13 kilómetros de Flo-

rencia, capital del Caquetá, hasta Puerto Solano cabecera del Corregimiento del mismo nombre. Este medio de transporte es utilizado para toda clase de carga. Los pasajeros utilizan en su mayoría el transporte aéreo, pues existen vuelos semanales de Avianca que toca en la Base Aérea de Tres Esquinas los días Domingos.

POBLADO

Tiene construídas unas quinientas (500) casas de bahareque, concreto y ladrillo y techos de eternit, zinc o astillas de madera. Pisos de cemento, madera aserrada y ladrillo, con quinientos habitantes, dedicados al comercio local y la pesca. Solano, es el primer centro de abastecimiento de esa región, existiendo el trueque por maderas, cosechas de maíz y arroz, como también por ganado vacuno y porcino.

PROYECTO DE CARRETERA

De acuerdo con antiguo plano oficial esta carretera es la principal troncal hacia la región. Su trazado está sobre tierra alta y de buenas condiciones de afirmado. Existen varias minas de balasto y piedra. Proyectada sobre la margen izquierda del río Orteguzza, tiene una penetración hacia el oriente de 15 kilómetros de la orilla del río, en la parte más distante y unos cinco kilómetros en la más cercana. El concepto general de los técnicos, es de que su trazado ha sido perfecto. La margen del río, hasta unos cinco kilómetros está colonizada y ésta tendría la vía del río y la carretera. Pensar en acercarla al río sería peligroso porque sus riberas son bastante cenagosas e inundables.

El trayecto de la carretera por construir es de 92 kilómetros, del poblado de Montañitas hasta Solano. La distancia de Florencia a Solano por carretera vendría a ser de 140 kilóme-

tros para un recorrido de menos de tres horas.

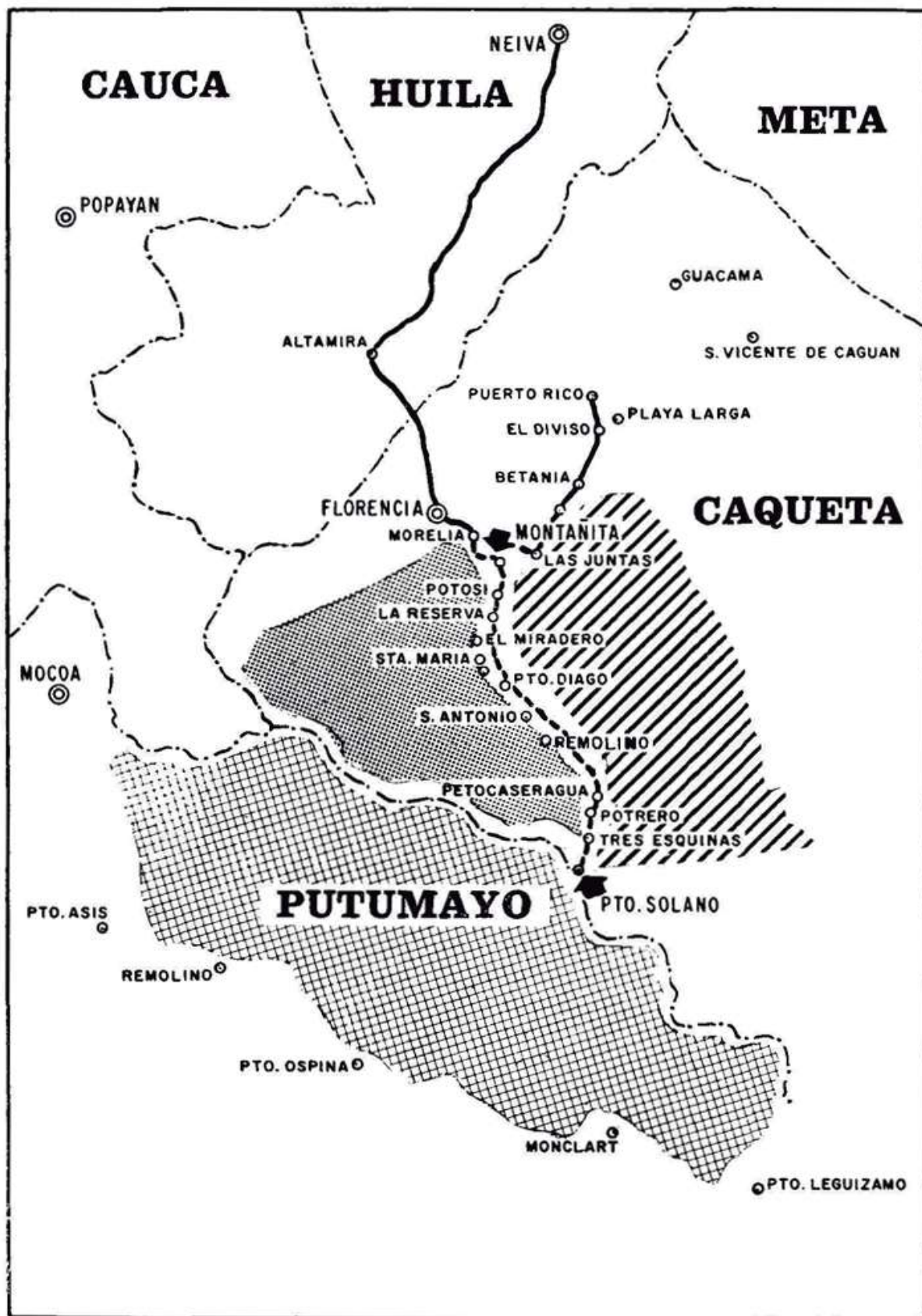
En el diseño solo se preven dos obras de arte, regulares, una sobre la quebrada de "La Niña María" y otra en el río "Peneya", las demás serían unas 15 obras pequeñas, sobre quebradas que tienen una anchura de diez metros de promedio general. Provisionalmente se pueden aprovechar los recursos de madera para adelantar los puentes.

EXPLORACION DE MADERAS

Actualmente, el Corregimiento de Solano, figura como el principal centro productor de maderas finas, tales como el cedro, amarillo real, comino oloroso y flor morado, las cuales son transportadas del interior en embarcaciones fluviales hasta el Puerto de Venecia y de allí en camiones. El promedio mensual de producción pasa de 60.000 bloques (bloque, unidad de medida así: 3.00 metros de largo por 0.30 de ancho y 0.10 de grueso).

Estas tierras del Caquetá están siendo ponderadas por los verdaderos conocedores como un emporio de riqueza agrícola y ganadera. Entonces se pregunta: ¿por qué el Ministerio de Obras Públicas se ha demorado en construir el trazado final de dicha carretera, que comparativamente con sus grandes planes puede ser un apéndice aislado e incómodo, pero de consecuencias y rendimiento imprevisibles?

Por algo los grandes exploradores Pizarro y Orellana buscaron el imaginario país de "El Dorado" en las selvas vírgenes de la Amazonía y los bosques de la canela, en el Orinoco y el Caquetá. Por algo los exploradores Calderón y Larrañaga en 1897 navegaron desde Tres Esquinas hacia el Sur. Por algo los fundadores de Florencia el 28 de Marzo de 1904, Guillermo Boshell y Pablo Ricci, y un grupo de Bogotanos escogieron la hermosas tierras bañadas por el Hacha, el



Pescado, el Bodoquero y el Orteguzza, como bases privilegiadas para el desarrollo de pueblos y mejor vida de las gentes.

COMO REALIZAR LA OBRA

Con la participación específica de algunas entidades nacionales e internacionales, unidades todas y coordinadas en un esfuerzo conjunto se lograría la realización en el término de dos años, con la siguiente orientación general que bien podría adaptarse a las formas de un estudio más amplio.

EJERCITO

De sus Unidades técnicas especializadas de Ingenieros y sus equipos prácticos para carreteras, contribuiría con una Unidad para operación desde Tres Esquinas. Los trabajos se iniciarían en dirección Norte sobre el trazado ya existente de la carretera. Esta Unidad tendría el apoyo y las facilidades de la Fuerza Aérea. El Ministerio de Obras Públicas la podría apoyar con los gastos de maquinaria, combustible, lubricantes y mantenimiento, los cuales serían cumplidos en la Guarnición. (Empleando la ayuda del Punto IV).

INTENDENCIA DEL CAQUETA

Destacar una Unidad de Construcción Vial de sus propias dotaciones, del Ministerio de Obras Públicas, (o contratada) y ubicarla en la población de Montañita con el fin de emprender trabajos hacia el Sur y sobre el trazado ya existente entre Montañita y Tres Esquinas. Por ser labor en su propia casa, le correspondería a esta entidad llevar la iniciativa y mantener con su apoyo y coordinación el espíritu de realización. Conociendo las dificultades propias de la región y tener experiencia con las influencias y cambios de clima, el conocimiento de los trabajadores, los problemas de abastecimiento y suministro, está en la obligación de contribuir más allá de sus capaci-

dades y con todos los medios disponibles de su presupuesto.

FUERZA AEREA

Dentro de una zona baldía, como "Area de Reserva" de la Fuerza Aérea para la seguridad Nacional, podría recuperar la Base Aérea de Tres Esquinas como Unidad Auxiliar de servicio y apoyo para las Fuerzas Armadas, para la región y para todo el Sur. Sería una ayuda permanente de Aeropuerto, apoyo aéreo, prestaría sus facilidades a los trabajos iniciales para el desarrollo de la carretera. Es un centro vital para la obra, una proveedora, una bodega de entrada y salida de función permanente. Tendría servicio aéreo de acuerdo con las capacidades de la Fuerza y ayuda especial del Gobierno en aviones, equipo y elementos. La apoyarían las otras entidades para que pudiera hacer efectiva su acción por los medios aéreos. Cooperaría con las Unidades del Ejército allí destacadas, así como con las que se necesiten a Flote. Ya sabemos que el sitio que ocupa la Unidad, es ruta forzosa terrestre, aérea y fluvial.

CAJA AGRARIA

Tendría suficiente campo de ampliación de su plan de obras de colonización, conforme a sus estudios, técnica y experiencia, mediante acción coordinada y ordenada lo mismo que en apoyo de las otras entidades ya mencionadas. Allí tendría la Caja Agraria, un nuevo campo de aplicación de los estatutos que contempla la Reforma Agraria, sobre requisitos para posesión, cultivo y explotación de la tierra.

BENEFICIARIOS

En primer término tenemos a la Fuerza Naval del Sur, cuyos miembros han sido dignos de mantener la histórica tradición de soberanía y lucha por su "Irredento Sur". Un paso más en apoyo de la región, facilidad para los

transportes, ayuda a la Guarniciones especialmente en la solución del problema de abastecimientos y suministros llegando hasta un sitio donde es utilizable la navegación durante casi toda época del año. Se termina así con un contrasentido; en épocas de invierno los ríos crecen y son navegables, pero las carreteras se vuelven imposibles; en época de verano los ríos se secan, son difíciles de navegar, pero las carreteras pueden ser transitables.

La Intendencia, ya que su capital Florencia quedaría conectada con puerto natural sobre el río Caquetá, ampliaría zonas de colonización, comercio, transportes, industrias, etc., lo que traería mejores campos de trabajo y un mejor sistema de vida en general para sus habitantes.

Los Departamentos del Huila, Nariño y Cauca, porque esta troncal de carretera vendría a constituir de por sí, gran fenómeno de desarrollo sobre la principal línea del Sur, constituyéndose en eje de penetración de sus gentes así como de salida de los productos, con las mejores posibilidades de explotación de riquezas.

La Caja Agraria, dándole facilidades de carretera para desarrollar verdadero campo de colonización con especiales características, y con pronósticos de buen éxito, dadas las cualidades de los núcleos humanos que irían a formarla y sus experiencias en la región.

La Fuerza Aérea, para quien solucionaría su problema de aprovisionamiento directo desde Bogotá y de otras Bases, y la línea logística principal para combustibles, directa desde Dorada, ciudad que se encuentra conectada con Barrancabermeja.

Se favorecería la Amazonía Colombiana, pues la carretera y cabeza de

puente terrestre y aéreo, facilitaría su desarrollo, un mejor contacto con el interior, una mejor atención y base para futuras planeaciones de colonización.

Existen otras Entidades Nacionales como son las Misiones que pacientemente laboran por el Sur, la Compañía de Navegación "Navenal" única representante del poderío fluvial de la región y la misma Colonia de Araracuara. Todas con intereses y responsabilidades que cumplir, no pueden negar que saldrían favorecidas con la realización de obra tan necesaria. Por lo demás, saldría ganando toda la Nación, porque desde cualquier punto del país por carretera, especialmente desde las capitales de Departamento, se podrá viajar hacia el vasto Caquetá. Muy pocos sabrán valorar lo que significa partir de la ciudad de Bogotá en vehículo automotor y descender dos o tres días después en las orillas de este río. Cuando esto suceda, se habrá hecho bien a la Patria.

Reflexione estimado lector sobre lo que aquí queda expuesto. ¿No encuentra usted una oportunidad para que la Nación emplee en este campo, el nuevo vigor dado y el compromiso suscrito en la "DECLARACION DE LOS PUEBLOS DE AMERICA", uno de cuyos apartes dice: "Impulsar, dentro de las particularidades de cada País, programas de reforma agraria integral orientada a la efectiva transformación de las estructuras e injustos sistemas de tenencia y explotación de la tierra donde así se requiera, con miras a sustituir el régimen de latifundio y minifundio por un sistema justo de propiedad de tal manera que, mediante el complemento del crédito oportuno y adecuado, la asistencia técnica, y la comercialización y distribución de los productos, la tierra, constituya para el hombre que la trabaja base de su estabilidad económica, fundamento de

su progresivo bienestar y garantía de su libertad y dignidad”.

Sin querer emular las magníficas plumas que han luchado por el Sur, estas y otras letras continuarán siendo escritas por un Aviador Colombiano. Es posible que su autor esté equivocado, y peque de extravagancia, pero su equivocación puede considerarse de buena fé, como la han tenido muchos otros visionarios y malogrados amantes de los territorios Nacionales. El contenido se estaba agigantando en su magín, en forma tal, que ya no cupo más en él. Su concepción está basada en un criterio profesional y en una corta pero sufrida experiencia, válida de un nuevo elemento que ha sido creado para el servicio del hombre: EL AVION.

“..Si contemplaran la obra admirable de los Colonos Voluntarios,

que son los buenos y merecedores de ayuda. Porque esos de la nueva ola, que llegan con apoyo oficial anticipado, con botas largas de caucho y sombrero sin ala y emplumado con camisa tutankamen, máquina de fotografía, transistor, cigarrillos Camel y encendedor de propulsión a chorro, serán fracaso rotundo y lastre pesado para la región entera..”

“..No señores demasiado modernistas; la indumentaria del colono descuajador es diferente: Sombrero alón de paja, camisa oscura y mulera, pantalón de dril, quimbas de cuero o guayos de soche, hacha, machete, escopeta, la mujer al lado, el perro fiel detrás y tabacos cosecheros en el bolsillo para espantar el zancudo. Los primeros tiemblan en la montaña, mientras que los segundos la ponen a crujir...” **Benjamín Angel Maya.**

Parece que el recorrido de millares de leguas en donde la planicie sucede a la planicie, sin ondulaciones y cubierta por una continua vegetación, sea monótono; pero no obstante, las bellezas se revelan variadas e infinitas, no de esas hermosuras que elevan al espectador y lo dominan de pronto, sino de aquellas que requieren aguda observación y tenaz estudio para ver la armonía en todos sus detalles. Se necesita ser muy prosaico para decir de esa cuenca, como aquel viajero, que “no era sino leña y agua”, pues es necesario observar este monumento del Arte Divino con ojos de artista y con criterio estético, haciendo abstracción de sus incomodidades, de los tormentos del mosquito o el zancudo y de su abrasadora temperatura.

“Un mundo dentro de otro mundo” (La Cuenca Amazónica).

Daniel Ortega Ricaurte.