

el alto Andágueda y la zona que atravesamos en el camino Carmen Quibdó.

RESUMEN.—Predominan, como se ve, en esta región de las cordilleras el elemento ígneo, representado en la gran mayoría por los granitos y diabasas y entre estos extremos toda clase de transiciones. El elemento sedimentario ocupa una porción relativamente pequeña y tiene los dos extremos en las edades de las formaciones, tan difíciles de establecer, por otra parte debido a la carencia de fósiles.

Hoy, que ya está casi asegurada la construcción de carreteras que unan al Chocó con los demás departamentos vecinos, sería de enorme importancia la continuación de estos estudios que tan someramente presentamos, para dar así un conocimiento más completo de esta región que tanto promete para un futuro no muy lejano.

Al terminar este informe, réstanos tan solo dejar constancia del agradecimiento que debemos al doctor Roberto Wokittel, quien fuera de la valiosa ayuda personal, nos suministró toda clase de datos para la elaboración de los planos que acompañan estas notas.

Nota: Las distancias en el plano del camino Quibdó-Bolívar son aproximadas.

Plan vial del Chocó

Por **BENJAMIN FERRER y BERNARDO NARANJO**

Informe que Benjamín Ferrer y Bernardo Naranjo presentan al Dr. Roberto Wokittel, profesor director de la excursión que en junio del presente año se llevó a cabo por la región del Chocó

Actualmente esta importante región está en las mismas condiciones viales que cuando la habitaron sus primeros moradores. A este respecto estamos completamente desfasados, y a no ser porque la naturaleza tuvo el capricho de dotarla de ríos navegables estaríamos sin duda alguna en la etapa de la conquista.

El Chocó es una faja de tierra de 42.750 kilómetros cuadrados, con ríos navegables, inmensas riquezas forestales y mineras, terrenos aptos para la agricultura, costas en ambos mares, densidad de población tan solo de 1,7 habitantes por kilómetro cuadrado y sin una vía que lo una al resto del país.

El pueblo colombiano está en la obligación de tomar posesión de este territorio, lo cual no sólo será posible haciendo que aumen-

te la población y provocando una afluencia de capital nacional capaz de poner en actividades económicas todas nuestras reservas. Querer que esto sea una realidad y no impulsar las vías de comunicación hacia el interior es el máximo desconocimiento del problema. Toda campaña que el gobierno nacional trate de llevar a cabo para la incorporación del Chocó a la vida nacional tiene que tener como principio fundamental que allá todo lo resuelve el elemento hombre y por lo tanto el secreto está en hacer que ese elemento pueda rendir su máxima acción sin deterioro de su personalidad moral ni material.

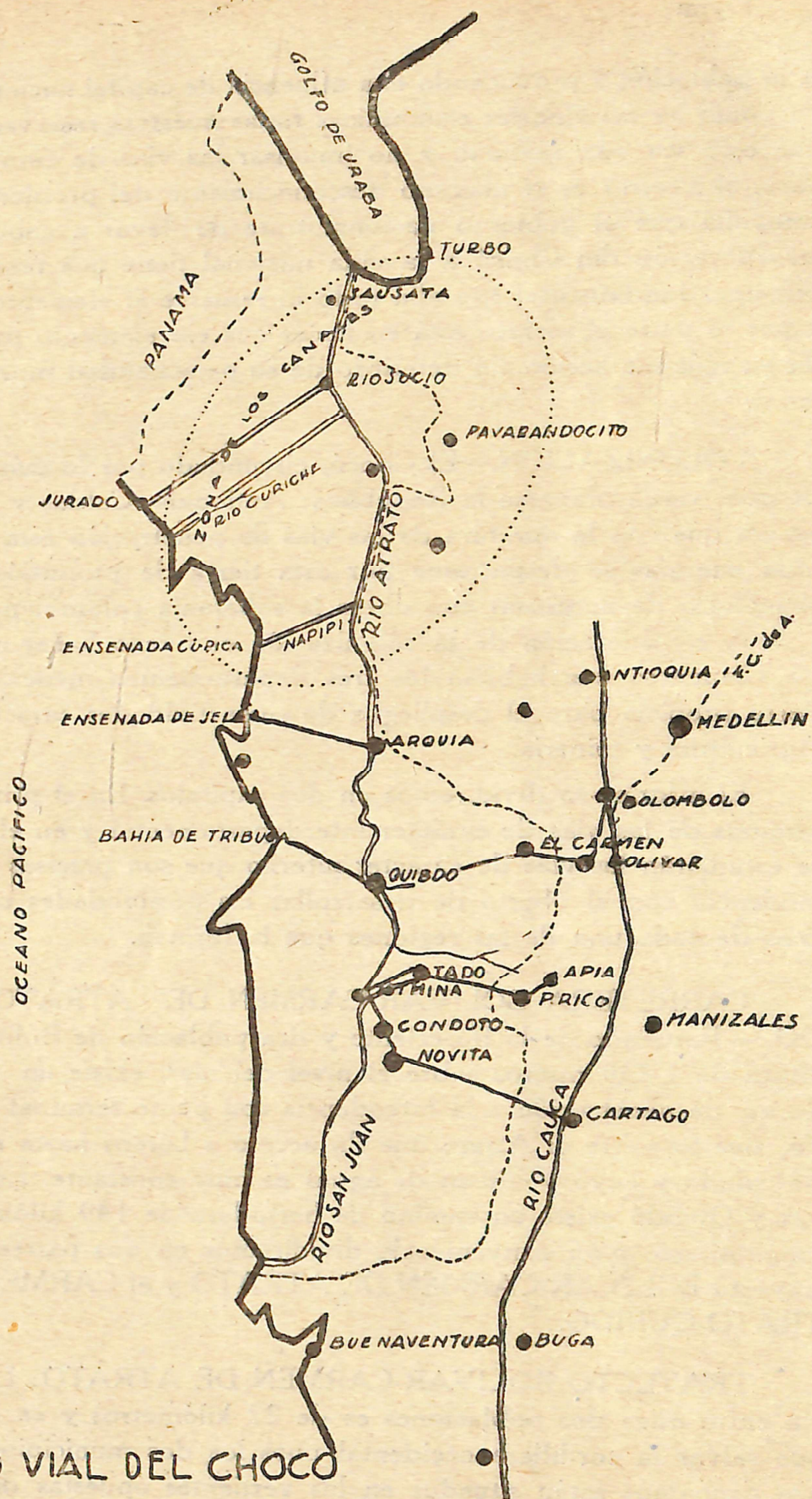
COLONIZACION.—El Chocó, circundado por lo más granado de que pueda ufanarse la República: Antioquia, Caldas y El Valle, espera que con la apertura de las vías de penetración esta trinidad, toda energías se desparrame por esta tierra de promisión y haga el milagro de aumentar con obras la soberanía colombiana.

A consideración de la colonización es bueno hacer notar que los elementos que habitan los tres departamentos mencionados a tierra propicia para el despliegue de sus actividades características: Agricultura y minería.

El informe lo dividiremos en dos capítulos. En el primero trataremos de las vías de carácter interdepartamental y en el segundo se estudiarán las vías de carácter interno que son precisas en la Intendencia con el objeto de desarrollar las posibilidades características de cada una de las regiones que la forman.

CARRETERA BOLIVAR-CARMEN DE ATRATO-QUIBDO.—Partiendo de la floreciente y rica población de Bolívar a una altura de 1.230 metros sobre el nivel del mar, existe un proyecto de vía de penetración a la Intendencia con punto terminal en Quibdó, puerto sobre el Atrato que da acceso a barcos hasta de 9 pies de calado y cuyo volumen de aguas es muy constante. Entre Bolívar y Quibdó existe un camino de herradura de 140 kilómetros de longitud que para conveniencia dividiremos en dos partes: a) El trayecto BOLIVAR-CARMEN DE ATRATO y el CARMEN DE ATRATO-QUIBDO.

TRAYECTO BOLIVAR-CARMEN DE ATRATO: La distancia entre estas dos poblaciones es de 22 kilómetros y en ellos hay que salvar la cordillera occidental pues los dos municipios de que nos ocupamos están situados en las vertientes opuestas de la cordillera. La enorme pendiente que se necesita vencer tanto en el as-



RED VIAL DEL CHOCO

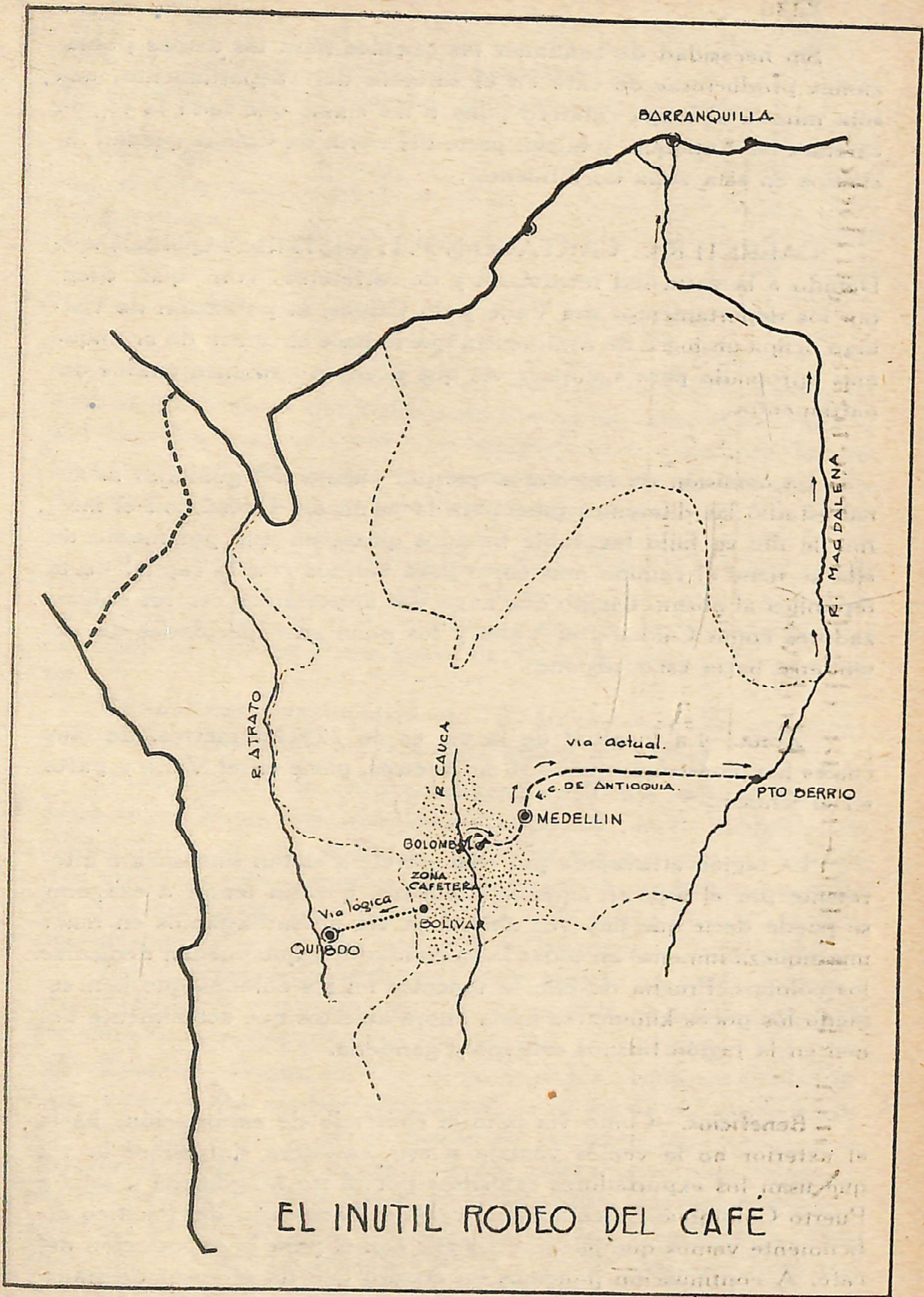
censo como en el descenso, hará necesario un estudio detenido de todas las posibilidades para salvar la dificultad. El actual camino de herradura a nuestro modo de ver, no es aprovechable sino en cortos trayectos como el valle de "El Hábita" que necesariamente quedarán excluidos al hacer un nuevo estudio para proyectar la vía. En este trayecto no se presenta más problema que el de la pendiente, pues atraviesa una formación firme y las lluvias son relativamente pocas. Como una solución, se ha pensado en proyectar la vía tomando la pendiente del río Bolívar, que tiene sus cabeceras en la parte más baja de la cordillera, para luego caer al río Hábita siguiendo su curso hasta su desembocadura en el Atrato a unos seis kilómetros del Carmen. Tiene este proyecto el inconveniente de dejar aislado a este último municipio, uno de los más florecientes de la Intendencia, con un brillante porvenir y merecedor por muchas razones a que se le incluya en la troncal.

TRAYECTO CARMEN-QUIBDO.—Todo lo contrario del trayecto anterior este camino de herradura, de 118 kilómetros de longitud, es casi en su totalidad aprovechable para la vía. El problema de pendiente no se presenta pues el camino sigue en gran parte la pendiente del Atrato alejándose de él para encontrarlo más adelante en el valle y se puede decir que unas pocas variantes se necesitarían para acondicionarlo totalmente. La formación que atraviesa es bastante firme pudiéndose notar zonas hasta de 30 kilómetros de una formación granítica muy buena. El problema de drenaje constituye aquí la dificultad; la enorme altura pluviométrica que se registra en la región durante todas las épocas del año, indudablemente será un motivo de trastornos, que el ingeniero debe tratar de evitar abocando el problema desde la construcción. Entre Tutunendo y Quibdó hay 20 kilómetros construídos de los cuales están en servicio 8 kilómetros, entre Quibdó y La Troje, y los restantes se pueden acondicionar fácilmente con poca inversión.

Tratamos de determinar la zona de influencia de esta carretera y los datos encontrados pueden verse en el siguiente cuadro; teniendo en cuenta que hemos supuesto la longitud de la carretera que nos ocupa, igual al camino que existe actualmente y suponiendo además diez centavos (\$ 0.10) como valor de la tonelada-kilómetro, precio que nos parece muy aceptable para nuestras carreteras de montaña.

Zona de Influencia de la carretera Quibdó-Bolívar

POBLACIONES	Distancia a Bolívar	Flete hasta Quibdó	Flete Quibdó Cartagena	Distancia a Medellín	Flete hasta Medellín	Flete Medellín Cartagena	Flete Total	Producción de café en tons.
Bolívar		14.00	11.96	138	7.80	34.82	42.62	1050
Andes	50	19.00	11.96	152	9.00	34.82	43.82	2503
Jardín	62	20.20	11.96	163	10.30	34.82	45.12	623
Betania	30	17.00	11.96	132	9.20	34.82	41.02	1171
Pueblo Rico	25	16.50	11.96	157	8.08	34.82	42.90	1145
Jericó	35	17.50	11.96	147	7.08	34.02	41.90	1727
Támesis	62	20.20	11.96	153	7.68	34.82	42.50	1633
Valparaíso	70	21.00	11.96	167	8.06	34.82	42.88	684
Caramanta	75	21.50	11.96	179	9.26	34.82	44.08	371
Salgar	27	16.70	11.96	144	8.40	34.82	43.22	1239
Concordia	37	17.70	11.96	123	6.30	30.82	41.12	336
Urrao	80	22.00	11.98	184	12.40	34.82	47.22	1746
Fredonia	79	20.10	71.96	81	3.90	34.82	38.72	3161
Venecia	67	19.38	71.96	85	4.22	34.82	39.04	1583



Sin necesidad de continuar los cálculos para las demás poblaciones productoras de café en el suroeste del departamento, una sola mirada al mapa cafetero pone a las claras que toda la región cafetera de Antioquia y talvez parte del norte de Caldas quedan incluidos en esta zona de influencia.

CARRETERA CARTAGO-NOVITA-ISTMINA-QUIBDO. — Debido a la vasta red ferroviaria y de carreteras con que cuentan los departamentos del Valle y de Caldas, la población de Cartago ocupa un lugar de confluencia que lo hace el centro de arranque más apropiado para cualquier vía que sirva en común a ambos departamentos.

La comisión de ingenieros que por cuenta del gobierno nacional estudió las diferentes rutas para la unión del Chocó con el interior le dio su fallo favorable basados quizás en que por medio de ella se tiene el camino más corto para unirnos con la capital de la república al mismo tiempo que aún dos importantes centros colonizadores como Caldas y el Valle y los pone en capacidades de extenderse hacia estas regiones.

Zona.—La longitud de la vía es de 225 kilómetros, de los cuales hay construídos unos 30 kilómetros, parte en el Valle y parte en el Chocó.

La región atravesada por esta carretera es tan sumamente interesante por el aspecto agrícola y minero, que sin temor a exagerar se puede decir que una vez abierta la vía no tardaríamos en tener una riqueza inmensa en todas las actividades a que pueden dedicarse los colonos. Prueba de ello la tenemos en los colonos que han seguido los pocos kilómetros hasta ahora abiertos que actualmente tienen en la región buenos cultivos y gandería.

Beneficios.—Como vía para el comercio de exportación hacia el exterior no le vemos ventaja a esta carretera sino sobre la vía que usan los exportadores caldenses por el río Magdalena a salir a Puerto Colombia. En competencia con el Ferrocarril del Pacífico difícilmente vemos que pueda competir con él para la exportación del café. A continuación ponemos un cuadro que da el costo de transporte de una tonelada de café a Cartagena por la vía Quibdó:

Flete de Cartago a Quibdó (225 kilómetros)	\$ 15,75
Flete fluvial Quibdó-Cartagena (incluyendo cargue y descargue)	\$ 5,57
Impuesto fluvial	\$ 1,00
Impuesto de exportación	\$ 1,57
Gastos varios	\$ 0,40
Aseguro (pérdida parcial)	\$ 3,32
Total	\$ 27,61

Sin duda alguna tendrá la vía una gran significación para los centros productores del Valle y de Caldas que encontrarán mercados abundantes para la venta de sus productos, sobre todo los de primera necesidad, porque la región que recorre es esencialmente minera y por lo tanto carente de toda agricultura.

CARRETERA APIA-PUEBLO RICO-TADO-ISTMINA.— Arranca esta vía de la población caldense de Apía a una altura de 1356 metros sobre el nivel del mar y va a morir en la población chocona de Istmina a una altura de 95 metros sobre el mismo nivel.

Su longitud aproximada es de 160 kilómetros de los cuales hay contruidos unos doce en el departamento de Caldas.

Zona.—El avance de la colonización caldense hacia el occidente colombiano está actualmente estancado en la población de Pueblo Rico, no por razones de malas tierras sino por la falta de vías que ponga en comunicación estos centros productores con los de consumo. Es tan fértil la región que cada cafeto da por año 2 libras de café, cifra esta tan solo vista en las regiones del Quindío.

Por el aspecto de la minería debe tenerse en cuenta que una gran parte de la zona comprende las cabeceras de los ríos que han formado las inmensas riquezas mineras del río San Juan.

Beneficio.—Fuera de dar mercado a los productos caldenses, tiene esta vía una enorme repercusión en la región del Andágueda, pues por medio de un corto camino de herradura los productos de esta región tendrían fácil salida, lo que daría motivo para halagar a los colonos hacia esta comarca, en donde existe una incipiente agricultura y se ven ya las facilidades de establecer la ganadería. Esta podía ser la despensa ganadera de la provincia del San Juan que hoy día se surte del departamento de Caldas por medio de caminos intransitables. Este camino de herradura y otro al cual me referiré

en el capítulo de vías intendenciales y que arranca de la población de Andes (Antioquia) y va a la misma región del Andágueda se complementan en su acción minera y agrícola en dicha región.

Vía Comercial.—Una vez unido por ruedas el magnífico puerto fluvial de Quibdó con la floreciente población de Istmina tendremos sin duda alguna una vía comercial para la exportación al exterior de los productos del occidente caldense.

CARRETERA QUIBDO-ISTMINA.—Esta carretera hace parte de la vía que arranca de Cartago y va a Quibdó, pero a pesar de ello queremos dedicarle capítulo aparte debido a que ella viene a resolver un problema que en parte ha sido la causa de nuestro abandono pues casi nunca han estado los chocoanos unidos para reclamar sus derechos.

Cumple ella una misión altamente social; va a permitir que las dos provincias se conozcan, vean que las necesidades de la una son las mismas de la otra y que el bienestar de ambas es el bienestar del Chocó.

Zona.—La longitud de la vía es de unos 70 kilómetros que atraviesan una región minera en su generalidad aunque también se encuentran sectores que tienen una espesa capa vegetal que los hacen aptos para la agricultura.

Los terrenos son firmes y se encuentra en toda la región un cascajo que da una superficie de desgaste tan buena como el macadam, pero mucho más barato pues no necesita ser sometido al proceso seguido en las carreteras de macadam sino que por sistemas casi rudimentarios adquiere su consistencia especial.

En la vía se presentan obras de arte que sin duda recargarán su costo total, pero que actualmente, si se emprende su construcción por parte de la Intendencia no necesitan ser sometidas pues se pueden obviar por obras muy baratas que para el presente suplan todas las necesidades. Una carretera de una sola vía y que no se ciña a las especificaciones que para pendiente y radio de curva siguieron los contratistas alemanes que la estudiaron sería por muchos años capaz de atender a las necesidades de la región.

Hay que tener la cordura de relacionar los problemas con la realidad económica de la región para así llegar a una solución que por todos los aspectos sea viable.

CAMINOS DE HERRADURA.—Los dividimos en dos grupos:

- 1o. Hacia regiones mineras.
- 2o. Hacia regiones agrícolas.

En la Intendencia hasta ahora se desconocen los caminos que dan acceso a las regiones mineras; debido a esto las explotaciones en grande escala están localizadas sólo en los sectores que por estar sobre los ríos navegables hacen factible el empleo de maquinaria de consideración. Las regiones que están situadas en las partes altas de los ríos—a pesar de haber sido estudiadas—no se pueden explotar porque hasta ellas es imposible pensar siquiera llevar maquinaria por liviana que sea.

El Andágueda que abunda en yacimientos de oro y cobre está completamente aislado y por consiguiente fuera de toda posibilidad de emprender en él trabajo alguno. Un camino de herradura que arranca de la población de Andes (Antioquia) y que hoy está unida por ruedas con Medellín, centro donde se fabrica toda clase de maquinaria para la minería, pondría a la región en mención al alcance de los capitales antioqueños.

Ocupa luego un lugar destacado por su riqueza minera la región comprendida en las hoyas de los ríos Negua, Nemota e Icho, la cual con un camino de herradura que arranque del actual camino Bolívar-Quibdó entraría sin duda alguna en posibilidad de ser explotada, máxime si se tiene en cuenta que la energía eléctrica que se puede desarrollar por esos lados será un factor decisivo, pues la carencia de agua a presión sería suplida por medio de bombas que para su funcionamiento necesitarían de esta energía como más económica que cualquier otra.

2o. Hacia regiones agrícolas. En este grupo es la de mayor importancia la que conecta a Quibdó con la costa del Pacífico sea por medio de camino de herradura o por una carretera de una sola vía que no alcanzaría a tener más de 60 kilómetros. Es de carácter colonizador al mismo tiempo que será la salida para los productos agrícolas de la región de Baudó que como se sabe es un gran centro arrocerero al mismo tiempo que es un centro de cría de ganado porcino. La enorme cantidad de caucho que asciende a 500.000 árboles de la clase del castilloa encontraría una vía fácil para llegar a los mercados de Antioquia y la Costa, donde hay factorías para su elaboración y que actualmente se surten de Tumaco.

Es esta la vía, pésele a los partidarios de la vía Arquía-Pacífico, la que resuelve el problema de colonización del Pacífico, pues parte de Quibdó, centro importante en la gran troncal que consulta todos los intereses, la que le dará a Colombia el dominio absolu-

to de sus costas y de su frontera con Panamá: la troncal Bolívar-Quibdó-Cartago. Quibdó será el centro distribuidor de nuestros productos que vayan al Valle y Caldas o hacia Antioquia, al mismo tiempo que podrá surtir a los habitantes de la costa que se encuentran hoy en día a merced de dos o tres piratas que abusan de un contrato que en mala hora el gobierno nacional firmó.

Ríos.—Atrato. Este río es por sus características una verdadera arteria comercial de primer orden tanto para el mundo como para Colombia.

Su apertura al comercio internacional será una consecuencia de la congestión de tráfico en el canal de Panamá. Para una vía de esta clase se aprovecharía su curso bajo que brinda todas las ventajas que se requieren, pues desde su boca hasta Curbaradó en un trayecto de 90 millas sostiene una profundidad mínima de 60 pies. De Curbaradó a Quibdó en una longitud de 150 millas la profundidad mínima es de 3 pies.

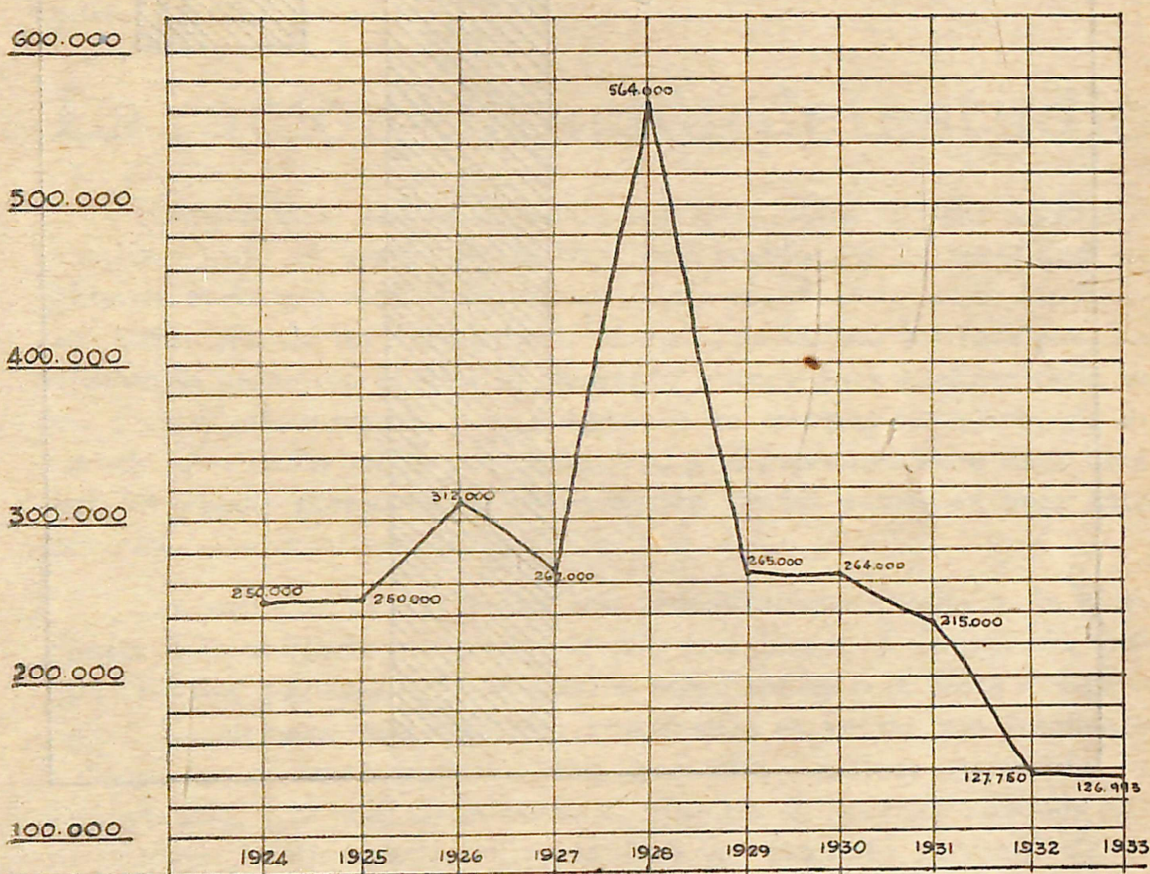
Por carencia de conocimientos del territorio patrio, que se acentúa más a medida que se sube en el escalafón de los encargados de administrar los bienes nacionales, están hoy las bocas del río en mal estado, pues la cantidad de limo que se ha ido acumulando ha formado una barra que tiene una longitud de 360 metros. Creemos que con lo que le corresponde por parte de los impuestos de navegación fluvial se pudiera acondicionar una de sus bocas para así prestar mejor servicio, al mismo tiempo que abrirlo a buques de mayor calado.

Es casi postulado que la vía más barata para el transporte la constituye el río. En el Chocó sucede todo lo contrario: las tarifas son una barrera que hacen que este pueblo que no produce lo que necesita se esté agotando por falta de alimentación. El problema no tiene más complicación que la falta de criterio con que el ministro de industrias delegó en la gobernación de Bolívar el poder de fijar las tarifas y de revisarlas. Tal medida no nos la explicamos. Sería lo más prudente que las tarifas las fijara la Intendencia que conoce a fondo el estado económico de los consumidores chocoanos. Si fijando la Intendencia las tarifas, las empresas particulares no se sienten con margen de ganancia, que abandonen el negocio y que lo coja el Estado que es el encargado de acometer y sostener empresas de esta clase que redundan en favor de los asociados.

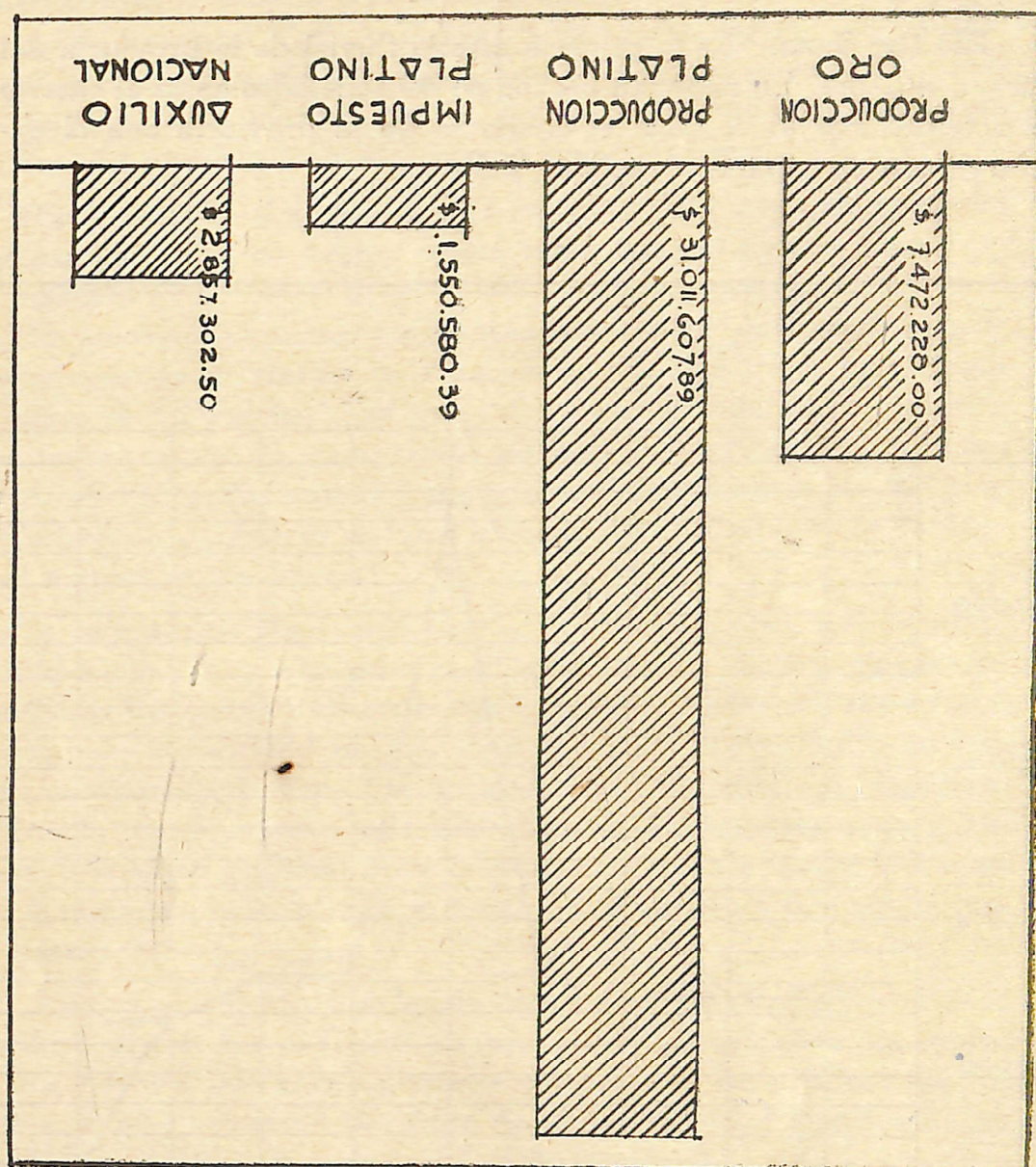
El monopolio del río—máxime por extranjeros indeseables—se tiene que acabar por intervención del Estado o por una acción con-

junta de todos los que sufren las consecuencias de tan oprobiosa tiranía.

Río San Juan.—Es la primera arteria fluvial de la provincia del mismo nombre. Lo navegan barcos de 40 toneladas hasta el caserío de Bebedó. Por él se hace el comercio de la provincia con el exterior y con el departamento del Valle.



AUXILIOS NACIONALES



1922 ▲ 1934

APORTES DEL CHOCO A LA ECONOMIA NACIONAL