

EL FUTURO DE ANTIOQUIA

Dr. Carlos Gómez Martínez

Ingeniero Civil

Siempre que se habla del ferrocarril necesariamente hay que pensar en Antioquia, en el territorio y en la raza. En el año de 1958 fuí invitado a pronunciar un discurso en el Aula Máxima de la Escuela de Minas, con ocasión de conmemorarse el centenario del nacimiento de Cisneros y, forzosamente, resultó aquello una *meditación sobre Antioquia*, porque Antioquia fue todo para el ferrocarril y el ferrocarril ha sido todo para Antioquia, con esa amplitud de miras que abarcan el más amplio horizonte nacional.

Nuestras vías principales de comunicación se han enderezado siempre a una doble finalidad: vincularnos al centro de la república y procurar, expandiéndonos, comunicarnos con el mundo exterior. El ferrocarril, tal como lo concibieron los hombres de la época de Cisneros, fue destinado a dar a Antioquia una salida al mar por el río Magdalena, columna dorsal de Colombia, que la armazona de modo inquebrantable y cuyo valle recibe y propaga, de sur a norte y de este a occidente, nuestra progresiva economía.

Pero el ferrocarril trasmonta también la Cordillera Central por sus depresiones más notables —verdaderos pasos estratégicos— ligando al del Magdalena el valle del río Cauca, arteria troncal, única que por sus condiciones naturales de pendiente, alineamiento y extensión y por la población que demora en ella, sobre el río y en sus flancos, está conformada a ser la ruta de mayor tráfico terrestre en el continente suramericano. Es, pues, el ferrocarril de Antioquia un eslabón fundamental en el sistema ferroviario nacional.

El futuro destino de Antioquia no está exclusivamente vinculado, como antes lo estuviese, al ferrocarril que, por otra parte, necesita adecuarse a las nuevas exigencias del tráfico.

La industria de Medellín está amenazada de enquistamiento. No obstante la excelente posición de la ciudad en el centro panorámico de Colombia, sus vías terrestres de acceso son precarias. Antioquia, que es fuente de recursos fiscales, ha venido siendo sistemáticamente desatendida en sus obras públicas, sobre todo en sus vías de comunicación, y no es aventurado hacer la afirmación de que a Medellín y Antioquia se trata de cercarlas —y a su costa— con un cinturón de rutas preferenciales, con el propósito de propiciar la emigración o desplazamiento de su industria y de su misma gente que debe emprender la colonización del Darién, poblando la vertiente occidental de la cordillera del Citará y el bajo Cauca.

Hasta ahora a Medellín lo ha favorecido y salvado la ventaja alcanzada en la generación de energía eléctrica, pero si se encarece el costo de su pro-

ducción industrial, ésta no podrá expandirse, ni aún conservar los mercados dado que los transportes no se aceleren y abaraten.

Su futuro está vinculado apremiantemente a la carretera panamericana cuyo brazo para llegar a la capital del país y avanzar hacia Venezuela y el Brasil es la autopista Medellín-Bogotá.

Lo fundamental en la carretera panamericana es la comunicación de los pueblos de Norte y Centro América con la América del Sur. Esta carretera no es tan sólo una vía de colonización: es una gran ruta de enlace de pueblos y de intercambio. Toda grande civilización está determinada por las rutas marítimas y el Canal de Panamá es el cruce de todas las más grandes rutas mundiales. A Antioquia, y a través de Antioquia a Colombia, lo que más importa para su inmediato futuro es comunicarse con el Canal de Panamá y sus dos puertos Colón y Panamá. Desatender ésto es fallar en la orientación.

La carretera panamericana entre Medellín y Panamá hará que estas dos ciudades sean las más importantes del sector central de la gran vía y Panamá el puerto internacional de un pueblo cuyo centro mediterráneo será Medellín. El Valle del Cauca y Caldas, por un error de apreciación, están desestimando lo que para ellos vale la comunicación con Antioquia por la carretera panamericana, en su ruta del Darién. No es la selva lo que enriquece y civiliza, sino un gran conjunto humano, como es el pueblo antioqueño. Por muchos motivos deberían de saberlo.

La carretera panamericana ascendiendo el río Cauca por su margen entre Santa Fe de Antioquia y la Virginia y Cartago, con su posterior prolongación por el mismo río hacia el norte, colocará el divorcio del tráfico entre los dos mares al límite de aquellos dos departamentos. Esto significa para la economía del occidente colombiano mucho más que el ferrocarril del Magdalena o tanto como éste en un futuro remoto para la nación en su conjunto.

Bastará, por mucho tiempo quizás, el empalme La Pintada - Medellín - Tarazá, que siempre desempeñará una función trascendental, porque esta vía de montaña es prácticamente el eje urbanístico del Valle de Aburrá y favorece la índole del pueblo antioqueño de vivir en los climas benignos. Por esta vía y su cruce de Medellín hacia el oriente irá creciendo Antioquia en ciudades, pueblos y pequeñas parcelas, ricas en el valor humano que es la montaña estirpe.

Hay que despertar ahora mismo una conciencia clara del destino de Antioquia, cuyo derrotero han visto más los enemigos —para entorpecerlo— que nosotros para seguirlo. Un pueblo debe tener un ideal concreto y grande, lo demás vendrá por añadidura. Todo pueblo, para ser grande, debe dominar el mar. Es la Thalassarquia. Sin el mar no hay una grande civilización.

Creo que tiene razón Luis Guillermo Echeverri cuando parece decir que a Antioquia le hace falta un profeta, un Antonio José Restrepo redivivo que grite por las calles de Medellín y en las plazas de los pueblos: *Thálassa - El Mar - Antioquia*.

(Tomado de "El Diario" de Medellín)