Entrevista al ingeniero geólogo Andrés Velásquez - OSSO

Andrés Velásquez	A
David Millán (entrevistador)	D
Audio cortado	(…)

D: Listo, estamos aquí con Andrés Velásquez hablando sobre Buenaventura y sobre varios, varios temas de la vida (*risas*). Adelante, Andrés.

A: Gracias, David. Hoy es, mmm… sábado…

D: Primero de febrero.

A: Primero de febrero 2020.

D: De nuestra era (*risas*).

A: Eh, entonces eh, es grato compartir lo… algo que sé o que conozco sobre Buenaventura con, con el trabajo tuyo. Mmm, en primer lugar, eh, te remitiría pues a, a documentos históricos. Varía la, la bahía de Buenaventura, de la Buena Aventura, de… derivó su nombre por la buena aventura de haber logrado cruzar, eh, el pacífico en la misión que tenían los, mmm… eh, conquistadores de buscar un camino hacia la mar océano, desde el interior. Eso explica las tres fundaciones de Cali. La primera en el lago, en el, la región del actual Calima. La segunda en el Valle del Lili. Y la tercera a tres cuadras de la casa de San Antonio, donde está ahora David conmigo, en la Merced.

D: ¿Y no, no se dice que es por el San Buenaventura, porque viene de San Buenaventura?

A: No, no. La… Puede, puede estar relacionado con San Buenaventura, pero la bahía de… la bahía de Buenaventura no se llamó así originalmente. Era la bahía, la bahía de "Suiz", ese-u-i-zeta. Era probablemente el nombre indígena. Inclusive en… tengo cartografía que, si estoy de buen genio, y sobre todo si la encuentro, te la puedo buscar, donde aparece el nombre original: "la bahía de Suiz". Y luego en el relato, que también lo tendría que

rememorar, eh, al cruzar el pací… la cordillera occidental, llegaron a la Buena Aventura. Fue… Llegaron a un lugar, después de pasar del bosque seco tropical del Valle geográfico del Cauca y llegar al, al paradigma de la lluvia del Chocó biogeográfico, y encontrar la mar era, era, la Buena Aventura.

D: Definitivamente, sí, claro.

A: Bueno, entonces probable… El nombre queda en duda. Puede estar metido por ahí, eh, el santo. Eh, lo segundo que te comenté ahora es que te vuelvas a leer La María, la mejor obra colombiana, y tal vez la única… Un poco El Alférez Real, de hecho, insuperable La María en la descripción de la ecología, de las costumbres, de la topografía, de, del medio ambiente, eh, del valle geográfico, y del camino a Buenaventura, por supuesto. Hay un dato interesante desde el punto de, de vista, mmm… topográfico, que es algo que te ha interesado, la morfología. Entiendo que por morfología estás hablando de las formas del terreno.

D: Exactamente.

A: Bueno, es que si tú ves un mapa, mmm… en alto relieve, cualquiera, o ves las curvas de nivel entre el istmo de Panamá y Esmeraldas, en el Ecuador, no hay ninguna otra zona donde el continente se arrime tan cerca a la costa. Me explico: la cordillera occidental, entre… Bueno, no está en Panamá, pero desde la Serranía de Abibe hasta al sur, en la cadena de los Andes en Ecuador, no se acerca tanto a la costa como en Buenaventura exactamente. Y de hecho la Isla Cascajal es un… Se conoció en alguna época, eh, a Buenaventura se le conoció como la, la ciudad de las 7 colinas, como La Roma Americana, por las 7 colinas que eran los 7, eh, promontorios de las rocas del terciario de la formación Mayorquín, que afloraban sobre la isla. De tal manera que entender el camino a Buenaventura, entender por qué fue puerto, entender por qué Tumaco no pudo ser puerto, o difícilmente se logró mucho tiempo después, es porque, eh, entre Panamá y, y Buenaventura tendrían que atravesar el Atrato, una planicie aluvial fangosa, etcétera, a pesar de que la Serranía del Baudó está cerca a la costa, y tenemos ahí el Cabo Corrientes, etcétera… Luego sigue al sur el, el Valle del San Juan, con un extenso delta, que es el del… eh… el del San Juan, que, que tampoco se presta para hacer una carretera. Y al sur lo

mismo, lo más cerquita que estaba probablemente era Micay, y de hecho hay trabajos, hubo trabajos de intentos de una vía por el Micay. Y luego entre Tumaco y, y la tierra firme en el sentido geológico o morfológico, pues son más de 30 kilómetros de, de una, de un terreno difícil para la, la ingeniería y para las vías.

D: A ver si lo logramos explicar en los siguientes términos. Es decir, de norte a sur, si pensamos que hay unas franjas, eh, una de ellas es digamos en la cordillera o la cresta de la cordillera occidental. Luego tenemos una ladera que desciende. Pero luego hay una franja, que es la llanura aluvial. Lo que tú me estás diciendo es que la llanura aluvial en Buenaventura es tan estrecha.

A: No existe.

D: No existe. Es decir, que la cordillera descendiendo llega hasta Buenaventura… Y esa cor…

A: Y hasta ahí la Isla Cascajal…

D: Y esa cordillera descendiendo digamos, manda como una especie de lomito…

A: ¡Exacto!

D: … Que son las 7 colinas hasta la Isla Cascajal, y eso es lo que hace posible que allí exista el puerto.

A: Exacto.

D: Por las condiciones tanto de la bahía, pero también por las condiciones de la comunicación…

A: Del acceso al contintente.

D: … A través de la cordillera con el continente.

A: Exacto. Entonces los caminos de a pie, los caminos de herradura, luego el ferrocarril, y luego las vías, la Simón Bolívar y la Cabal Pombo, finalmente logran… No tienen el

problema de asentarse sobre una llanura pantanosa, fangosa, si no que se van sobre el lomo de la cordillera, que llega hasta allá. ¡Eso es lo que explica a Buenaventura!

D: Bien pudiera existir frente a ese, a esa fachada marítima otras bahías con igual profundidad, pero están contiguas a una llanura aluvial fangosa…

A: ¡Málaga!

D: Lo que hace imposible la comunicación con el…

A: Está Málaga.

D: El puerto no tiene sentido si no se comunica con el interior.

A: Exacto. Está Bahía Málaga, que luego tiene que atravesar una parte mucho más extensa de terreno, eh, más… más… fangosa, digámoslo así. Y está la rada de Tumaco, que no es un buen puerto por su calado, pero igual tiene que atravesar 30 o más kilómetros de llanura pacífico-aluvial, etcétera. ¡Buah! Entonces ese es un primer dato morfológico clave.

D: El punto donde se unen tanto las condiciones del mar, como las condiciones de la cordillera.

A: Del continente y del interior. Porque uno no es tonto, tú no vas a hacer un puerto donde tienes que atravesar un charco inestable para llegar a lo firme. Punto.

D: Puedes tener las mejores condiciones del calado de los buques…

A: Sí, sí.

D: 30 metros de profundidad en la bahía, pero si luego tienes que pasar una superficie fangosa… problemas de infraestructura [*inentendible*].

A: Probablemente eso se pueda hacer hoy a un alto costo. Lo hicieron en Japón, inclusive construyendo islas y puertos artificiales como, como Köbe, o… Bueno… Pero hace 550 años, 530 años…

D: Lo interesante es…

A: Eso no era posible…

D: Lo interesante era lo que te decía ahora. Es decir, entender la decisión de quien la tuvo que tomar en su momento, con la morfología, las condiciones, la manera como lo leyó, la posibilidad de realizar ciertos tipos de intercambio, y sobre todo la posibilidad de transformación en términos de infraestructura, que antes no era, antes era precaria, hoy, pues te hacen un puerto casi que en cualquier lugar, pasando una carretera por cualquier tipo de terreno.

A: Por pontones, pilastras, gigantes, etcétera. Sí, entonces, mmm… La morfología, la geomorfología es clave para entender que el punto de acceso al pacífico entre Panamá y Esmeraldas era ese, ¿sí? Eh, dicho de otra manera forzada, si el punto hubiera, eh, más cercano estuviera en Tumaco, Buenaventura no, no tendría sentido, no habría existido, ¿sí?, así de simple. Bueno, entonces hay un primer punto que sí te da la razón en el sentido de que la, la morfología, como tú la llamas, tiene una importancia grande.

D: Creo que es una manera de explicar la decisión. Porque el análisis que hace uno hoy, digamos, en retrospectiva, no lo puede hacer, eh, teniendo en cuenta las condiciones actuales. Si no que tiene que volverse uno a entender cómo era en ese momento las condiciones geomorfológicas para entender la decisión.

A: Claro.

D: Y las, las cosas no existían como existen hoy.

A: Pero, pero, aún, observa un mapa en relieve de esos del Agustín Codazzi en Colombia. Eh, de esos de plástico, acetato, en relieve. Simplemente obsérvalo y di: “voy a ir al pacífico desde los Andes”. Y es evidente: eh, cierra un poquito, ahorra energía y yo veo a ver si tengo un mapa de esos aquí.

D: Ok…

A: Te lo muestro…

D: Continuamos Andrés.

A: Luego, pues hay, eh, muchas historias de, del camino al Océano Pacífico. Yo creo que un hito muy importante, eh, empezó con el ferrocarril y con el café. El café, bueno… Hasta 1850 más o menos, tanto Tumaco, y Tumaco más que Buenaventura, eh, fueron puertos muy dinámicos con la exportación de tagua y de quina. Eh… Cuando empieza la construcción del pacífico, del, del ferrocarril del pacífico, ya esa, esas bonanzas, digámoslo así, habían pasado. La tagua, la quina, otras, eh… especies. Pero ya se está produciendo el café y a fines del siglo XIX y principios del XX, eh, el café de la zona cafetera, de… del antiguo… de, de… A ver, el café de la zona cafetera, vamos siendo claros, de los antiguos estados soberanos del Cauca y de Antioquia, y del Tolima grande, que luego se transformaron en Antioquia, en Valle del Cauca, en lo que se llama "el viejo Caldas", el norte del Tolima… Ese café tenía que salir por lum… por mula, a Honda. En Honda había el salto Mariquita-Honda. Hay un salto que impedía la navegación aguas arriba del Magdalena, pero de Honda para abajo salía por barco. Y aunque me aleje un poco, esto es importante, porque el teleférico más grande que existió en el mundo fue el teleférico Manizales, eh… el pueblo del Tolima, ¿cómo se llama?... Para Mariquita, que se utilizó tanto para transporte de pasajeros como para transporte de carga, y cumplía un papel muy importante en la exportación de café. Entonces la opción de salir por el ferrocarril, por, por el pacífico no tenía mejor alternativa, era la única prácticamente que por Buenaventura. Entonces Buenaventura empieza a cobrar un, un papel muy importante a partir de la inauguración del ferrocarril, que llega a Cali en 1915, un año después de inagurado el Canal de Panamá.

D: Tenemos que hablar de entonces, de todas estas infraestructuras. Es decir, si estamos hablando de, de la historia de Buenaventura y nos estamos explicando el puerto…

A: No la puedes desconectar de lo otro…

D: Desde la perspectiva digamos de la morfología o de la geomorfología, que ya vimos que…

A: Y de la geoeconomía…

D: … que ya vimos que fue una, una excelente decisión. Entonces, eso explica lo que viene después.

A: Claro.

D: Es decir, hay una decisión inicial de localización del puerto a partir digamos de una, de un conocimiento o un reconocimiento de unas condiciones geográficas.

A: No, de, de, no necesitás reconocimiento, sino simplemente por evidencia directa. No tienes… ¿dónde te embarras menos para llegar a la mar? No tienes otro lugar, si no ese.

D: Y luego viene el desarrollo de las infraestructuras.

A: Exacto.

D: Porque primero el camino fue, digamos, eh, con herrería y caminos de herrería, con mulas, con caballos y tal. Pero luego vienen las infraestructuras. Estamos hablando ya de la vía del ferrocarril y estamos hablando de la vía vehicular. Esas son posibles por esas condiciones geomorfológicas.

A: Ambas, y de hecho es posible también lo anterior, o sea, el, el llegar a pie o en mu… o a caballo, es posible solamente por ahí. Porque si tú metes un caballo, eh, a, al trópico hiperhúmedo del Chocó biogeográfico, ¿qué le pasa?, en 3 meses se pudren los cascos. No hay caballo.

D: El caballo se muere.

A: ¡Se muere!

D: Se enferma y se muere.

A: ¡Y tú también te mueres!

D: Claro…

A: Si, si no estás… Entonces es, es un problema…

D: Tenía que tener la posibilidad el caballo de pisar terreno más firme y menos húmedo por mayor tiempo y por mayores distancias.

A: Exacto, exacto. Por eso también hubo bueyes en, en el transporte. Bueno, hubo obviamente cargueros indios y cargueros negros.

D: Que también se enfermaban y morían.

A: Que también se enfermaban y morían.

D: Muchísimo. Fueron abusados, los indígenas fueron abusados.

A: Sí, sí, claro… Y, y hubo, ta… Luego… Mmm… Bueyes. Tú ves fotografías de, después de 1850, no sé en qué fecha, de bueyes haciendo carga de maquinaria para los trapiches de los sedes de Manuelita, ¿ya?

D: Que llegaban por el puerto.

A: Llegaban por el puerto, claro.

D: De Alemania, fundamentalmente.

A: Sí, de Alemania, de, de, de donde fuera, de…

D: Del norte de Europa, o de Estados Unidos incluso.

A: Sí. Eh, bueno, entonces…

D: Ese trazado… Ese trazado del ferrocarril, ¿tú lo conoces? ¿Tienes más o menos identificados en, en términos de, de, de, de cómo sortean el paso de la cordillera?

A: Claro, el paso de la cordillera lo sortean, eh, con un trabajo, con un trabajo extremadamente arduo, que… A ver, el ferrocarril tenía varios frentes, por lo menos 3. El frente de Buenaventura al interior, que era el más obvio. ¿Por qué? Porque los rieles y la maquinaria llegaba al puerto, y a partir del puerto se podía empezar a construir. Mmm, tenía el otro frente que era Cali-Yumbo-Mulaló y subir a La Cumbre, que por eso tiene ese nombre. Y La Cumbre…

D: ¿Es el punto más alto?

A: Eh, el punto de la cumbre del ferrocarril, por eso se llama “La Cumbre”.

D: ¿Es el punto más alto por donde se atraviesa la…?

A: Sí, es el punto más alto. Y por eso esa vía es, es en “eses”. Es una vía extremadamente difícil. Con una ventaja, a diferencia de otras partes de Colombia: que el flanco occidental de la cordillera… el flanco oriental de la cordillera occidental, o sea donde está Cali, Yumbo, Vijes, Yotoco, etcétera, por tener bosque seco tropical, con precipitaciones inferiores a 1 metro al año, a 1.000 milímetros al año, y, esto es un tecnicismo muy traído pero, pero vale la pena, y por el “efecto Föen”, efe, o con diéresis, e, ene… Föen fue un meteorólogo escandinavo a quien se le da el nombre de “efecto Föen”, es que la masa muy húmeda, hiperhúmeda de agua que viene del océano pacífico cálido, que está entre Panamá y el Ecuador, choca contra la cordillera occidental, precipita la lluvia a tal nivel que casi con seguridad es la zona más pluviosa del planeta, por encima del Cherrapunji en la India, que es considerada la zona más lluviosa. El Cherrapunji es azotado por los monzones, pero no tiene el Cherrapunji, no tiene la lluvia a lo largo del año más estacional que hay aquí en el Chocó biogeográfico. Esas nubes cargadas llegan, chocan contra la cordillera, descargan el agua…

D: La cordillera es una barrera.

A: La cordillera es una barrera, y el “efecto Föen” significa que al descargarse esa agua, el aire aumenta algunos grados de temperatura, pasa la cordillera, y lame la cordillera hacia el Valle del Cauca con un aire extraseco. Es lo que te explica por qué el bosque…

D: Dagua y toda esta zona del lado de acá.

A: Bueno, el Dagua es parte del efecto Föen, es un valle interandino, pero, es más seco todavía, pero es lo mismo. Lo que pasa en el valle del Dagua, entre Dagua y Loboguerrero, y parte de Loboguerrero, y luego en el flanco, don… por donde va la vía panorama, es que es bosque espinoso tropical, muy seco. Bueno, ese carretazo es para explicarte que gracias a eso, eh, la carretera… la vía férrea se pudo hacer sobre roca que está poco meteorizada.

Sobre basaltos, rocas de origen volcánico del flanco de la cordillera que no tiene el problema que tienen en otras zonas de Colombia, donde la roca está tan podrida, saprolitizada… Sapro: "podrido", y lito: "piedra"; piedra-podrida. No aquí, sobre el flanco de Cali, de Yumbo, etcétera, tienes roca firme, casi en superficie. Eso permitió entonces que esa vía se pudiera trazar, llegar a La Cumbre. Era el segundo frente. Y había por confirmar un frente intermedio que debía estar más o menos en lo que era Borrero, lo que es Borrero Ayerbe. En Borrero Ayerbe debió haber otro frente para cubrir la ruta para bajar al Río Dagua, y la ruta para empatar con el llano… El Valle de Pavas en, en La Cumbre.

D: En la Cumbre, sí.

A: De hecho La Cumbre no era municipio. Es un municipio muy reciente.

D: El ferrocarril la explica.

A: El, el, el municipio era Pavas hasta los años 30. La Cumbre es posterior. Bueno. Eh, yo creo en síntesis David que, mmm… muy ligado a esas condiciones eh, geológicas, geológicas, climáticas, morfológicas, que uno las lee en la historia, simplemente, por qué pasaron por ahí, pues obvio… Porque era lo…

D: Estaban las condiciones.

A: Era lo más fácil. Yo, yo no me voy a… si yo puedo llegar más cerquita y más rápido por lo seco, no me voy a ir…

D: Es una decisión de ingeniería.

A: De ingeniería intuitiva, nativa. Eso hay que ligarlo a la economía obviamente. El café y el tabaco cumplieron un papel importante. Mmm… Tan importante, eh, como inclusive el mismo Cali. Cali fue, dicen que fue un cruce de caminos. Yo creo que sí era un cruce de caminos, pero hasta 1910, cuando se funda el departamento del Valle del Cauca y Cali le gana la pelea a Buga, a pesar de tener mejor abolengo, ni Cali, ni Buga le daban en los, en los tobillos por ejemplo a Palmira, por otra razón: los consulados, las misiones diplomáticas, ni siquiera estaban en Popayán a principios del siglo XX, estaban en Palmira. El consulado inglés, el consulado alemán estaban en Palmira.

D: Yo tengo que confesar que ese dato no lo tenía, no… por ningún lado lo había tenido.

A: Bueno, entonces lo puedo demostrar porque, porque buscando sobre los efectos del terremoto, y maremoto, y tsunami del 31 de diciembre de 1906, la obra cumbre de lo que pasó es el, el, lo traduzco, porque no sé alemán, es "el gran terremoto…", "Das…", eh… "Underbeng", "el gran terremoto colombiano del 31 de diciembre de 1906", publicado por 2 geofísicos alemanes: "Rudolf and Szirtes", en 1911, y ellos nunca vinieron a Colombia.

D: ¿Y no está traducido ese documento?

A: Eh, hay una traducción parcial [*inentendible*] por Hans Meyer, que la tengo en la página del OSSO y te la voy a entregar ahora.

D: Qué bueno, gracias.

A: Por Hans Meyer y, y Alba Paulsen de Cárdenas, publicaciones ocasionales del OSSO, número 1 o 2.

D: Ok.

A: Esa te la entrego ahora. Es la traducción parcial anotada. Bueno, lo… Pero volviendo al cuento, Rudolph and Szirtes y los autores europeos y gringos, trabajaban con datos de las misiones consulares. Y las misiones consulares enviaban los telegramas, de…

D: ¿Y estos hicieron el análisis a partir de telegramas?

A: A punta de telegramas, claro.

D: No jodás… [*risas*]

A: Era, era tener el, el, el, la información… Eran telegramas, ojo, de Palmira, de Buenaventura, de Tumaco, y de Esmeraldas, no de Cali, ni de Buga. Y la… Es por otra razón que no… que también viene al cuento. Es que, ¿Cali qué producía? ¡Nada! Mientras que Palmira tenía una vasta extensión de tierras…

D: Palmira está en la parte más ancha del valle geográfico.

A: Sí, pero además tiene una, una razón socio-histórica. Es que al sur de Palmira… Bueno, Palmira y, pero también al sur, había toda una serie de comunidades cimarronas, de esclavos libertos, que abarcaban desde la, el gran sitio del comercio de esclavos… El mayor sitio de comercio de esclavos en el interior de Suramérica, mmm… no era… Pues, Cartagena era el sitio de llegada, pero el mayor sitio de venta, de tráfico de esclavos, era la Hacienda Japio, de todos los Arboleda, de todos los payaneses. Entonces era el mercado de esclavos para las minas del Chocó, para las minas del pacífico, de Barbacoas, se concentraba al sur de Palmira, al Norte del Cauca, en la Hacienda Japio. Entonces cuando tú lees a Puerto Tejada, Villa Rica… Villa Rica fue un pueblo de, de, de, de negros libertos. Pradera, Candelaria, ahí había grandes extensiones de tabaco, había productos agrícolas, y Palmira era el epicentro… Ahora sí, volvamos a la historia… Agroindustrial de esta región de Colombia. Eso explica la importancia de Palmira. Además tenía al norte, o cerca los ingenios, que venían desde la colonia.

D: Ajá.

A: Eh, es decir. Había una… Un movimiento fabril, o campesino y fabril muy importante que se con… que se condensaba en Palmira. Eso también tiene que ver con, con la vía, porque el ferrocarril pasa por Cali, pero es para pasar a Palmira, inicialmente.

D: Ya.

A: ¿Ya?

D: Ya.

A: Es por eso.

D: Tiene un ramal a Palmira, sí.

A: No, el ferrocarril sigue para Palmira, pero digamos que, eh, en la idea original, tengo que buscar los planos… Se discutía si el ferrocarril llegaba a Cali o no. No tenía mucho sentido, porque no estaba en las grandes rutas de comercio.

D: Parecía, parecía más una decisión política.

A: Política y económica.

D: Sí.

A: Porque tú no llevas un ferrocarril a un sitio donde no hay nada. ¿Y Cali qué producía para exportar o para importar? Te estoy hablando cuando Cali tenía 12.000-14.000 habitantes en 1910.

D: Me voy a adelantar a una de las hipótesis con las que estoy trabajando mi tesis, pero no es para que necesariamente cortemos el decurso que traes de la historia. Yo afirmo que Cali es la ciudad del puerto y no Buenaventura.

A: ¡Claro!

D: O sea, que en esa, que, que en esa necesaria simbiosis de que el puerto conviva con una ciudad, la ciudad no ha sido Buenaventura, si no que ha sido Cali. Y nos lo estamos explicando con este tipo de cosas que tú estás diciendo.

A: Claro. Un amigo, Gustavo Wilches, en alguna reunión hace muchos años, cuando fundamos la Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, en el año 92, alguna vez dijo… Alguna vez me dijo: "es que Cali es el puerto colombiano que por equivocación se fundó lejos del mar".

D: Sí, qué bueno.

A: Alguna figura así es que él utiliza.

D: Gus, Gustavo lo dijo.

A: Sí.

D: Ok.

A: Mmm…

D: Si porque en esa, en esa, digamos que la, no-nosotros tenemos que volver a hacer esta revisión que estamos haciendo contigo es porque nosotros hoy por ejemplo vemos cómo

funciona una ciudad puerto, digamos, y cómo en el urbanismo moderno la ciudad y el puerto se volvieron una sola entidad. Y lo podemos ver en las mejores ciudades con puerto en el mundo. Ejemplos hay muchos.

A: Pues Amsterdam, eh…

D: Claro, ¡la ciudad es la ciudad del puerto! Y están juntas, y conviven. Buenaventura, no sé si hay algún otro caso, es ese raro caso de la, de la excepción en la regla, en el cual…

A: Lima con El Callao, Valparaiso…

D: … En el cual… En el cual la ciudad ha podido ser Buenaventura, porque decisiones de diversa naturaleza no han dejado que sea Buenaventura la ciudad del puerto, si no Cali la ciudad del puerto.

A: Sí.

D: O sea que se rompe allí el binomio digamos, hay una como extra-territorialidad. Y la ciudad está a 120 kilómetros del puerto.

A: Sí, porque Buenaventura en ese se… en esa lógica que estás diciendo, eh, puede sonar duro, pero creo que puede ser objetivo: Buenaventura fue el puerto intermedio, el puerto de arribo… A ver, eh… ¿cómo, cómo explico la figura que tengo en la mente? Es, es el poner en pie en tierra, pero no es EL PUERTO, ¿sí? El puerto es un puerto seco en ese sentido, que fue Cali, que se desarrolló a expensas de Buenaventura.

D: A expensas de Buenaventura.

A: A expensas de Buenaventura.

D: Es que si, si, si, lo que, lo que tú estás diciendo lo confirma. Es decir, era más importante, eh, Popayán antes, que… Mejores condiciones para ser capital probablemente las tenía Buga, y luego estás diciendo que Palmira. Entonces hubo unas condiciones, unas circunstancias de orden político que probablemente hicieron que fuera Cali esa capital de todo este territorio, y, y, y de, y de las dinámicas del territorio.

A: Sí.

D: Y Buenaventura digamos es como un, como un…

A: Un trampolín.

D: Como un elemento más de toda esa configuración territorial, pero no es más importante. Y ahí viene la segunda hipótesis: Buenaventura es tan solo el enclave de todo ese sistema territorial y económico.

A: Exacto. Enclave es una palabra que me suena mucho. Es, es, es un punto de salto, pero no es el puerto.

D: No es el puerto.

A: No, por eso…

D: Pero menos es la ciudad.

A: No, por eso mismo probablemente el puen… el puerto se hizo a espaldas de la ciudad. El puerto negó a la ciudad. Inclusive desde la época en que existía, desde el 49, eh, cuando se funda la… El 49 es una época importante. Nos estamos aproximando a la apertura de la carretera Simón Boliv… Eh, Simón Bolivar, ¿ya? 49, 50, 51, 52, es un punto importante y es el puerto el que maneja la economía, el que empieza además a atraer a la población pobre, principalmente negra de, de las regiones del pacífico, que aún a pesar de tener la, la, ¿cómo se llamaba el sindicato de ferrocarriles nacionales? Eh… Bueno…

D: Ahora nos acordamos.

A: Ahora nos acordamos. Se crea el sindicato y los estibadores portuarios, generalmente negros, forz… forzudos, se vuelven, aún siendo de Buenaventura, se vuelven una subclase o se creen una clase aparte, porque tienen un poder económico importante. O están a espaldas de la ciudad.

D: Están ligados a la mayor actividad económica. Algunos, los privilegiados, por decirlo…

A: Claro, con datos… Esto de pronto no vale la pena ponerlo en una tesis de doctorado si no está documentado con, por escrito, pero mi padre me cuenta y, y hay gente de Buenaventura que me cuenta, que el dueño de, del negocio de la estiba, era un negro que había ascendido, estaba como un capataz dentro del puerto jugando dominó o cartas, bebiendo cerveza y mandando a los demás y salía con una jubilación, eh, extraordinaria, ¿sí? La… Toda esa perversión del sindicalismo mal manejado, eh… Es decir, había grupos de poder…

D: También permeó esas relaciones.

A: Sí.

D: Estos, estos, esta población negra, afrodescendiente de Buenaventura, como se dice ahora, ¿era parte de lo que estaba alrededor de Palmira, de las dinámicas de Palmira que tú dices que dio sentido al poblamiento de Villa Rica, de Puerto Tejada… Aparte de ellos fueron a Buenaventura? ¿o son otra población?

A: No, creo… Estoy casi seguro que son otras etnias, otra población. Es población refugiada de las minas del Chocó, de las minas de oro, que las había en, en Barequeros, en la vertiente pacífica. El Naya, el Yurumanguí…

D: O sea, son los descendientes de los primeros negros que se fueron a las minas, probablemente.

A: Sí, sí, sí. Y la gente del sur, de, del Naya, del Yurumanguí, eh, de Timbiquí, de Iscuandé, del Cauca. Eh, no es población negra, ah… que hubiera estado de esclava en, en los asentamientos del Valle del Cauca, en la gran hacienda. Era básicamente población minera. En, en gran parte. Puede que con la construcción del ferrocarril obviamente hubo migración, pero, pero era, eran negros del, del pacífico. Pero, eh, a ver… Mmm… Empecé a tocar la llegada de la carretera Simón, eh… Simón Bolívar…

D: Pero antes, antes de eso Andrés, estábamos hablando de un evento de 1906: el tsunami. ¿Qué, qué pasó ahí? ¿Qué, qué dicen los alemanes? ¿Qué, qué lograron de… deducir los alemanes, de, de esa información que reseñaron? ¿Qué pasó ahí en el… 1906?

A: Bueno, eh, el… ese tsunami que fue, el terremoto del 31, 31 de enero de 1906.

D: ¡Hace 114 años!

A: Sí, es, hasta hace poco, hasta el terremoto de Indonesia en 2004-2006, y todavía es uno de los 10 terremotos más grandes de magnitud registrados en la tierra.

D: El de 1906.

A: 1906 fue una ruptura de una falla frente al pacífico, eh, entre Esmeraldas y Buenaventura. Una ruptura de 1.000 kilómetros. Eh… La velocidad de ruptura de una falla de esas es de 4 kilómetros por segundo. Eso explica por qué Rudolph y Szirtes, estos alemanes, encuentran que la duración relatada por gente de Tumaco, del movimiento fuerte, durante el cual no se podían tener en pie es de 4 minutos.

D: ¡¿4 minutos?!

A: 4 minutos.

D: 1.000 kilómetros a 4 kilómetros por segundo.

A: Sí, entonces te da 4 minutos, más o menos, la duración del movimiento fuerte. Y, eh, por razones también geológicas es frente a Tumaco donde se libera la mayor cantidad de energía. Bueno, ese sismo y el tsunami que siguió, igual que el del 12 de diciembre de 1979, ambos ocurrieron en el mínimo de marea. Eso fue una ventaja para Tumaco, también para Buenaventura. En Buenaventura se reportaron, eh, variaciones y arrastre de buques en, en la bahía, variaciones en la batimetría, en el nivel del, del fondo. Pero no produjo gran impacto en Buenaventura por otra razón, además, que es la forma de la bahía. Eh, bahías en forma de embudo con la boca ancha hacia el mar incrementan la ola de tsunami, por refracción de las olas. Eh, ese no es el caso de Buenaventura, entonces no hay muchos datos sobre Buenaventura para ese sismo del 31 de enero de 1906. Igual en el… del 79 tampoco el oleaje fue muy fuerte.

D: Porque Tumaco está más expuesta.

A: Tumaco se salvó por la marea baja y porque Tumaco al frente tiene la Isla Viciosa y el Guano, que se llenan de sedimentos, y que en ambos tsunami amortiguaron… Esas islas desaparecieron, pero amortiguaron la ola de tsunami. ¡Bueno! Pero, déjame yo pego un salto, eh, nos va a quedar pendiente el tema de la vía a Buenaventura, que está llena de historias y de anécdotas. Esto no va para tu tesis, pero, por ejemplo, el kilómetro 18 no es el kilómetro 18. Para los que no entiendan, el kilómetro 18 es subiendo la cordillera occidental desde Cali, desde Terrón Colorado. No, ese es el kilómetro 21. ¿Por qué? Porque el, la vía original subía por todo el cerro del filo, llegaba a Terrón Colorado, de Terrón Colorado subía por Vista Hermosa y llegaba al Saladito.

D: Sí.

A: La vía original.

D: La original.

A: Cuando se amplió la vía y se hizo la variante por la curva de El Cerezo se bajó la pendiente y se aumentó el kilometraje 3 kilómetros más. Entonces el 18 es hoy en día es realmente el kilómetro 21.

D: Entiendo.

A: Bueno, eso es anecdótico para…

D: La Simón Bolívar fue en el 49, me decías.

A: La Simón Bolívar se debió haber inaugurado en el 52 tal vez.

D: Esa la diseñó Cisneros, ¿no? ¿El ingeniero Cisneros es que se llamaba, no?

A: No. Francisco Javier Cisneros, no. El diseñó el ferrocarril.

D: Ah, el diseñó fue el ferrocarril.

A: El ferrocarril. Por eso Cisneros se llama Cisneros, era ingeniero, eh cubano.

D: Cubano, Cisneros, sí.

A: Pero la historia del ferrocarril, la historia de las vías digamos que son, hay que meterles a esto en ese contexto, pues, histórico, socio-económico… Pero, tal vez volviendo a, a Buenaventura, te voy a pasar información, y, y, lo puedes citar, si es necesario lo dices, además porque lo puedo soportar, que hasta el año 99, Buenaventura no tenía definido límite urbano.

D: 1999.

A: No. Nosotros, este pechito, propuso el límite urbano para Buenaventura. No tenía.

D: ¿Con el Plan de Ordenamiento Territorial?

A: No.

D: ¿Antes del POT?

A: Espera te cuento. Eso lo vas a ver documentado ahí. Eh, en el año… Bueno… Vamos a entrar un poco ya en temas, eh, en lo que yo he trabajado en Buenaventura. Esta es información que te voy a dar…

(…)

D: Estabas hablando de un documento que se llama…

A: "Evaluación de amenazas naturales y bases para la mitigación de riesgos en el área urbana de Buenaventura". Este es un documento de mil novecientos novent… Un trabajo que hicimos creo que en 1999, ya te voy a decir. Eh… Eh… (…) documento… Eh… Es del 2000, sí. El documento que te voy a entregar es del 2000 el informe final con todos los anexos. Y este documento es interesante porque es, en, aquí en la portada ves la maya urbana… Pues, ves el, la maya urbana de la ciudad, pero luego vas a ver un área que yo propuse aquí, eh, que debe estar en un anexo. Bueno… Bueno… Buenaventura hasta el año 2000, hasta este informe, no tenía un área urbana definida, ¿ya?

D: Se había extendido, pero no había definido…

A: Formalmente no se sabía cual era el [*inentendible*]. No había un solo documento del municipio, ni de una entidad nacional que dijera: "esta es el área urbana de Buenaventura", como sucede en cualquier ciudad que, donde tú sabes que, pasar el, el límite de, de, de lo urbano.

D: Del perímetro, lo que se llamaba el perímetro.

A: Es incrementar la renta del suelo básicamente, ¿sí? Eso no existía en Buenaventura. Esto se está grabando, entonces lo que yo propuse fue: Buenaventura va a crecer, formalmente no tiene un área urbana. No puede aspirar a recursos formales para planes formales de vivienda, qué es rural, qué es urbano. Pero además tiene unas perspectivas de desarrollos portuarios, importantes. Pero además está la Ley 70, con Consejos Comunitarios. Y no había Consejos Comunitarios en los alrededores de Buenaventura, ni en Buenaventura. Está el Consejo Comunitario del Naya, el Consejo Comunitario… ¿ya? Pero en el mismo Buenaventura, ni siquiera la población afro era consciente, y lo digo de manera consciente, yo fui consciente en proponer un área para Buenaventura en el mejor sentido idealista de dotarla de un perímetro que llamamos luego "suburbano", creo que se llamó "suburbano", para proteger a Buenaventura de la misma Ley 70. Es paradójico y suena muy hijueputa de mi parte, era para protegerlo de la Ley 70, para posibilitar que hubiera un desarrollo más organizado. Y también con la idea, eh… romántica, de que Buenaventura iba a manejar su capacidad en los esteros [*inentendible*], eh… etcétera, desde una perspectiva municipal.

D: Esta, estabas contribuyendo de cierta manera a las mejores decisiones del ordenamiento territorial de Buenaventura…

A: Exacto, exacto.

D: Que no tenía esa lectura que tú le estás dando.

A: No tenía esa lectura. Eso se volvió… De este estudio que vas a tener, eso se volvió muy importante, porque fue publicado en un periódico, que debe estar ahí en uno de los anexos, o si no te lo busco después, eh… Lo debo tener sin escanear en la oficina. Eso salió, el mapa a color y el articulado. Ahí tengo unos artículos, unas propuestas, salieron en ese periódico. Y luego el Consejo Municipal cogió esto y lo volvió Decreto Municipal.

D: Ah, qué bueno.

A: Entonces, el perímetro urbano, y eso va concatenado a lo que tú dices.

(…)

A: Eso va concatenado a lo que tú dices. Era tan no-ciudad que ya con más de… En el año 2.000 tenía 200.000 o 300.000 habitantes.

D: Que no tenía un instrumento…

A: No tenía identidad. ¿Qué define a una ciudad, entre otras cosas? La define un perímetro urbano, entre otras.

D: Saber cuáles son la… La clasificación de suelos.

A: Claro, no la tenía.

D: No tenía el instrumento que definiera la clasificación de los suelos.

A: Te estoy hablando del año 2.000. Imagináte.

D: Estamos hablando de hace 20 años.

A: Entonces se, se hace el POT. Eh, nosotros habíamos trabajado antes para insumos del POT en el año 91-92. Otro documento que creo que no tengo escaneado aquí. Pero ya con este documento, que no era el objetivo, ¡mira el título! El objetivo es amenazas y riesgos para el área urbana.

D: Pero como ustedes se adentran a hacer un análisis de, de, de lo que está en el territorio, entonces fueron encontrando temas.

A: Claro.

D: Y esas investigaciones por lo regular se van abriendo hacia los diferentes temas. Mirá Andrés, ahorita que estaba viendo el mapa que tenés ahí en la portada, recuerdo la conversación que empezamos a tener allá precisamente en Buenaventura, en noviembre. Y

tú, y tú me decías a propósito del foro este de el ordenamiento marino costero, que Buenaventura, especialmente esa isla de Cascajal no era así y nunca fue así. Entonces, volviendo a la geomorfología de Buenaventura en sus inicios, la isla de Cascajal no era, digamos, como, como un óvalo ma… con cierta deformidad…

A: Era una espina de pescado.

D: ¡Era una espina! Y creo recordar que te entendí que era como la continuación esa del lomo de la cordillera, que llegaba y se volvía isla, y ahí remataba la extensión de la cordillera.

A: Déjame ver si encuentro un modelo digital del terreno… Y, si no está… Es que me cogiste apenas bajándote la información… ¡Ah, mirá! ¡Este es el mapa! Este es el mapa clave: "Área de reserva de tierras para Buenaventura. Propuesta-recomendación". Esta área de reservas es lo que proponemos como un área de, de reserva para el desarrollo urbano y portuario. Este es el mapa que sigue vigente hoy en día, ¿sí?... Amplío esto… Resulta que esto, que no era temática objeto del contrato…

D: Derivó en interés…

A: Sí se volvió de lo más importante. Sí, mirá, ese, esa es la vida. Es esta. Y, y te repito, aquí no había comunidades, eh, de Ley 70. Ahora las hay, ¿no? Pero es…

D: Entonces esa isla Cascajal era un larguerito.

A: Ya, ya te voy a mostrar. Voy a… Dejáme yo te muestro… Eh… Aquí te voy a recordar otro estudio que… A ver… Este del 94 es un, es, es el "estudio de aptitudes y [*inentendible*] para el uso urbanístico del municipio de Buenaventura". Ese es muy importante porque explica este, en parte.

D: ¿Y ese dónde se consigue?

A: Dejáme ver si lo encuentro aquí, o si no tenemos que ir a la oficina a descargarlo. Ok. Déjame yo busco en uno de estos anexos a ver… Eh… A ver yo amplío esto…

D: Pendientes, ese es el mapa de pendientes.

A: Ahí hay uno que va a ser más claro. Dejáme que creo que fue "formaciones geológicas superficiales". Cierra los ojos.

D: [*risas*]

A: A ver, yo los cierro también. Este va a ser. Lo tengo acá, lo tengo acá. Ta, ta, ta, ta, ta, ¡ya!

D: Como siguiendo la liniecita de la…

A: Sí, ya lo tengo. Sí, ese es. Es este, mirá. Y este es, dejáme te digo… Bueno, voy a descargarlo para poder ampliarlo. Eh… Te lo voy a guardar en tu carpeta de una vez… Dejáme yo te digo qué era… Entonces… Mirá, era este larguero, era en forma de "ele". Esto amarillo, esto amarillo, incluido este pedacito en el antiguo puerto, que era una colinita, esto era un matorral, esto en las fotos antiguas era un matorralcito. Todo lo que es de verde, de azul y de…

D: ¿Naranja?

A: Y de naranja, era mar.

D: Ah, era mar…

A: Sí. De hecho, mirá, mirá, esta es la catedral, esto es lo que yo te digo que aquí, donde hoy está la catedral, ahí llegaban las barquitas. La gente llegaba en canoa a la catedral.

D: A la misa [*risas*].

A: A la misa, sí. Todo esto [*inentendible*]. Y el puerto, el primer puerto era este pedacito. Y aquí había, anteriormente aquí había un muelle. El muelle se prolongaba aquí, hay fotos muy bonitas. El muelle estaba aquí. Y de hecho, el Hotel Estación está aquí, ¿ya? El Hotel Estación está aquí y este era el muelle. O sea que si tú coges, y ojo, mira, mira como sigue el lomo, ¿sí? Si tu coges, piensa solamente en lo amarillo…

D: Sí, sí, sí, eso estaba haciendo.

A: Solamente en lo amarillo, sigue costa adentro, sigue costa adentro, sigue costa adentro, y sigue costa adentro. Y ahora, en ninguna parte de la geografía de Colombia vas a encontrar este amarillo que te lleve al mar. En ninguna.

D: Es claro, ni siquiera en la, en el norte, en la sierra nevada.

A: Ah, pero es que eso ya es caribe.

D: Sí, no, por eso. Ni siquiera allá.

A: No, sí, allá sí. No allá, allá es, la sierra nace del mar.

D: El pacífico es otra cosa.

A: El pacífico es otra cosa.

D: Por las condiciones…

A: Entonces, este amarillo lo continúa hasta Cisneros.

D: Ya, ok.

A: Te lo voy a mostrar…

D: Eso fue lo que vieron los, los fundadores.

A: Claro, entonces vos te venías caminando, mirá… Vos… Mirá la carretera, mirá, mirá por ejemplo la carretera. Si vos ves la carretera viene… ¿Ves, ves el relieve?

D: La curva.

A: Va por encimita, por encimita, por encima, aquí pasa, pues, seguramente, mirá, seguramente antes venían por acá, pero al llegar acá, tenían que subir otra vez acá, acá, acá. ¿Qué hicieron aquí? Ese pedazo que era una hondonada, pues, un puente.

D: Sí claro.

A: O pues… O pasar…

D: O relleno.

A: De todas maneras eso era firme, ¿no? Amarillo es firme, ¿ok?

D: Sí, sí.

A: Pero de todas maneras van por el lomo, sigue por el lomo, sigue por el lomo, llega aquí, mirá, llega al retén. Este es un estero, este es El Pailón, este es el estero El Pailón, que se seca. Lo pasan aquí, pasa El Pailón. Esta es la Simón Bolívar. La, la Avenida Simón Bolívar que se llama, es la prolongación, ahora te muestro, de la antigua Simón Bolívar. Sigue. Sigue, sigue, sigue. Y chumbulúm. Mire inclusive, mira lo… cómo hizo el ferrocarril. El ferrocarril no lo tiraron por aquí porque era un viaducto muy largo. Esto, esto azul ahora es relleno, ¿no?

D: El ferrocarril aprovecha el más mínimo estrecho.

A: Claro, el ferrocarril mirá la línea del ferrocarril, a diferencia, a diferencia de la carretera que… El ferrocarril, aquí coincide el ferrocarril, aquí coincide, aquí coincide…

D: Sí, porque ahí comparten digamos el, el, el…

A: Pero aquí… No, no, perdonáme. El ferrocarril viene por acá, perdonáme. El ferrocarril viene por acá, por acá… Aquí baja…

D: Viene por la parte más alta.

A: Sí. Y sigue más la sin, la sinuicidad de, de… Viene acá y cruza aquí, mirá inclusive esto es, eh, esto es el barrio San Francisco. El ferrocarril a diferencia de la vía, chan… Remonta por este altico, viene acá y finalmente, cuando ya llega aquí, se hace en el piñal.

D: Sí claro.

A: Porque… Y el ferrocarril tiene que llegar aquí… Este azul… Entonces estos fueron los primeros rellenos. Esto probablemente fue relleno… Eh, este es relleno de arenas y gravas

para el puerto. Esto probablemente lo rellenaron por el ferrocarril. A no ser que el ferrocarril antes diera esta vuelta, que pudo haber sido. En todo caso sigue, sigue… Y finalmente el, el ferrocarril llegaba acá. Esta, esta línea recta, esto eran las bodegas del ferrocarril.

D: Y esto era Cascajal no más eso amarillo.

A: Cascajal era eso, no más. Que son, a ver, yo, ¿por qué le decían Roma la ciudad de las 7 colinas? Son, yo estuve contándola… una, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete colinas.

D: En Cascajal.

A: En Cascajal habían 7 colinas. ¿Y cuál es la ciudad de las 7 colinas en el mundo? Roma. Por eso le llamaron la ciudad de las 7 colinas.

D: ¿Tú, tú tienes la cronología de, de esos rellenos, del verde, del naranja…?

A: De algunos.

D: Ya, pero, pero, está clarísimo que si esto era terminal marítimo esto fue un relleno con unas calidades y unas especificaciones diferentes.

A: Ah sí, eso si lo tengo… Y en el estudio del 94 sí que lo tengo bien documentado.

D: Ok.

A: En el del 94 lo tengo bien documentado.

D: Es que uno no puede entender la discusión de la ciudad puerto hoy si no tiene en cuenta eso, que es el punto central [*inentendible*].

A: Es que hacer esta megaobra, este megarrelleno, olvidáte… Eso no lo hacen, perdonáme la expresión, no lo hacen los pobres marginados que viven aquí con estos rellenos que son de basura. Co-con una lógica…

D: Que llevan un siglo o más en eso.

A: Con una ingeniería, eh… En ese estudio del 94 hay… Jueputa es que ya me hiciste, me hiciste emputar, paráte a ver…

D: [*risas*].

A: Me hiciste emputar. Yo voy a ver… Es que no quiero perder el hilo para no… para no cortar… Peráte a ver… Yo voy acá, yo te bajé… [*se interrumpe la entrevista*]

[*se retoma la entrevista*]

A: Ahí está el muelle por donde subían los hidroaviones.

D: ¿Qué es SCADTA?

A: Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos. La segunda empresa de aviación en el mundo. La primera fue LUFTHANSA, en Alemania. La segunda en el mundo fue SCADTA, que luego se transformó en Avianca.

D: Que luego fue Avianca, eso te iba a decir.

A: En el año noventa y pico se transformó en Avianca.

D: Ajá.

A: Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos. La, el primer correo aéreo del mundo fue colombiano. SCADTA, un vuelo entre Barranquilla y Puerto Colombia, 150 kilómetros en Antioquia. Puerto Colombia, ese nombre ya no existe. El primer correo aéreo del mundo. El primer presidente que montó en avión en el mundo fue Marco Fidel Suárez en 1921, en SCADTA… En… Yo estuve en el año noventa y… 89-90 estaba en, trabajando en Archivo General de Indias y, bueno… y… en Alemania, en el momento de la reuni… de la caída del muro, fines del 89-90, en Alemania había 10 emisoras de radio. En Colombia, te lo cuento porque nosotros para las frecuencias, para la telemetría de los sismógrafos íbamos al… a pedir los permisos de licencias y demás… En Colombia formalmente había 890 oficinas regi… Eh, emisoras de radio registradas. ¿Por qué crees que es eso? Porque Colombia es… Mira este dato, para que usted se dé cuenta: ¿cuál fue el último país en ser

conquistado en la América meridional? Colombia. ¿Por qué? Y es una anécdota bellísima. Arrancan el mismo año, casi en el mismo mes. Nicolás de Federman preguntando el [*inentendible*] para buscar El Dorado: dos años de travesía. El bachiller Gonzalo Jiménez de Quesada por Bocas de Ceniza, que por algo se llamaba Bocas de Ceniza el río: todos los sedimentos del Andes, de los Andes, y el puerto más costoso del mundo y de Colombia es Barranquilla, ¿ya?

D: Es Barranquilla, sí.

A: Un puerto que no debía ser. Eso es un… Bocas de Ceniza, así se llama desde la colonia.

D: Sí, sí, sí.

A: Se demoró dos años subiendo. Don Sebas… Don Francisco Pizarro vino, ojo a este otro dato: buscando el oro, buscando El Dorado. ¿Y sabe de dónde viene el nombre "Perú"? Que el nombre, cuando se lo digo a mis amigos, eh… Limeños, que son así…

D: No te creo…

A: No, no, sí, se mueren de la ira. Perú es "virú". ¿Y qué era "virú"? Eran las costas del Chocó. Virú, las costas del Virú. Entonces a don señor Pizarro los, lo traen inicialmente sus [comidas] yanakonas a las costas del Virú. El hombre se vara en la Isla Gallo, porque por el clima [*inentendible*] esa madera no aguanta y se deshacen los barcos con la [*inentendible*] y está un año ahí cuando traza la li… con la espada la línea de los 13. Llega a Perú, a Virú pues. Al tal Virú, que es Perú. Y el adelantado Sebastián de Benalcázar, que era un analfabeta y era un matón, que venía volado de Cádiz, porque era un bravucón arriero, y en un arranque de ira mató la mula de la que él era arriero en Andalucía, se fue y se embarcó, huyendo. Vino huyendo por matar una mula. Pero el tipo tenía mucha perspectiva y se hace llamar "el adelantado", porque siempre le iba con la [*inentendible*] a Pizarro. Él se quería era separar de Pizarro. Llega al macizo colombiano y su indio, eh, eh, guía, se equivoca, y en este berenjenal del, del macizo colombiano, en un parteaguas en vez de tomar a la derecha [*inentendible*] a la izquierda, se perdió en el Valle del Cauca y funda Popayán, y Cali, y toda esta mierda. Y se devuelven, ok… Son 2 años de historia de 3 conquistadores diferentes que no estaban conectados entre sí, porque no había "internés", y se demoraban

más en mandar la carta por barco, y las palomas mensajeras no se usaban. Y llegan la misma semana a la sabana de Bacatá. Y como entre ellos se guerriaban tanto.

D: Después de 2 años…

A: Después de 2 años, por 3 rutas diferentes llegan aquí, a, a Bacatá, por oro.

D: Buscando El Dorado.

A: Claro, eh, entonces la, la negociación fue esta: no se… no pelearon, es raro que hubieran peleado. Tenían fuerzas equivalentes. Federman, pues, el, el encargado por Federman, Federman, a través de la corona de Austria y demás, no era español. El otro era un arriero hijueputa bandido. Y don Gonzalo Jiménez era bachiller y tenía cierta rango noble, además una caligrafía preciosa para 1536, una letra… de las pocas letras legibles. Entonces le ceden a este man. Esa anécdota te la cuento muy breve porque es que es justamente la topografía colombiana, el hecho de que los Andes lleguen aquí, en pleno trópico, se abre en 3 y forma esta cosa tan difícil, que la conquista es la más tardía.

D: Por eso precisamente: por la morfología.

A: Por la morfología, por el clima, etcétera. Eh, la… muy temprano, el avión se vuelve una solución.

D: Ya.

A: Y muy temprano, ojo, todavía… Anoche hablábamos… Todavía en La Plata, en Tierradentro, todavía hay emisoras comunitarias donde uno está pendiente con el radio, la radio local: "que le diga a don Davis Millán que, que la señora trae la mula y, y que se, que, que traiga el arreo, que lo espera…"

D: "que la vaca parió" [*risas*].

A: "… en la partida". ¿Ya? ¡800 emisoras! ¿Dónde se creó Radio Sutatenza y para qué? Era la escuela radial. La, las condiciones de este país han, han generado un poco de cosas que uno no ve.

D: Respuestas.

A: Y eso nos liga de nuevo a, cómo llegar al pacífico. Es decir, te estoy hablando de 1492, ponle 1513, cuando le muestran la mar océano, muy mansa la continua a don, a, a don Balboa…

D: Vasco Núñez.

A: A don Vasco Núñez, la muy mansa, la continua. Por ahí tenemos un artículo con Hans, y con Gustavo Wilches en un libro que se llama "Océano Pacífico, Mar Violento".

D: Ok. Lo voy a buscar.

A: Y citamos a, y citamos a Vasco Núñez de Balboa con su cita original en la carta al rey: "la mar océano, muy mansa a la continua". Claro, ¿por qué? Por la dimensión del océano. El oleaje no es el del Atlántico, no es el del Caribe. Eh, carreta… Pero todo eso tiene una relación para entender a Buenaventura. ¿Me entendés?

D: Claro, para entender el lugar.

A: Batería baja… Vos viniste por una cosa muy específica y te llené de carreta.

D: No, no, no, no. Información de contexto que enriquece.

A: Bueno, entonces esto… Todo terreno costero de Colombia es propiedad de la nación, no del Estado, ni de la República, de la nación, de nosotros los ciudadanos, 50 metros adentro de la máxima marea, ¿ya?, horizontales. Eso significa que para que tú hagas un puerto tienes que… El puerto es propiedad de la nación. Todo esto es propiedad de la nación. Los hijueputas no pagan impuestos por otra cosa, pero deberían pagarlo. Nadie tendría porque tener una playa privada en Cartagena, ni en Santa Marta, es propiedad de la nación. Y todo lo, la población de baja mar, y, y costa adentro, es invasora. Por eso, ese es otro punto que tenés que, que tocar necesariamente. Vos no encontrás legalización de predios, ni en Tumaco. Legalmente, al ser propiedad de la nación, y es un principio constitucional…

D: Inalienable…

A: Inembargable, inprescriptible. Las tres, las tres "i". Entonces, ese es otro punto, pues eso lo, lo digo aquí en el Jarillón. Esta mañana se llevaron ropita para la gente del incendio de, de Brisas del Cauca que yo recolecté, pero yo soy claro con ellos… Hijueputa, ustedes no tienen por qué estar aquí. Y con los otros malparidos pues, ecologistas, que no se qué… que la tala de árboles en el Jarillón… No debería de haber un solo árbol. ¿Sabías? Po-por una razón física y de seguridad. Es que el árbol tiene raíz. La raíz se pudre y es un tubo. Y el efecto de cavitación de cualquier creciente…

D: Deses-desestabiliza el dique.

A: En, en, en, en los Países Bajos, que son los maestros de, en todo el mundo, y son asesores del gobierno gringo y de (…)

D: Aquí también estuvieron.

A: Pues nosotros también trabajamos con ellos. Con [*inentendible*]. Ese es el primer trabajo que hicimos con el Jarillón. Lo que pasa es que la gente dice "misión holandesa", pero realmente lo hicimos con ellos pues.

D: Ajá.

A: Una gente bacanísima. Ellos, en Holanda, en los Países Bajos. En Missouri, Mississippi y Tenesse, todo lo que se hizo con jarillones allá, el cuerpo de ingenieros y la TBG, de la cuál se copió el modelo de la CVC tienen peritos, pelados, gente, ingenieros. Tienen carros de esos de, de golf…

D: Vigilando constantemente.

A: ¿Cuál es la función de ellos? Pues ver nidos de castores o de ratas, no sé si hay castores en Estados Unidos, no sé. De roedores.

D: Roedores.

A: Topos, de lo que sea. Y árboles. Entonces van en su carrito de, de golf, no hay carreteras. Un terraplén de esos no puede tener una vía encima. Van en su carrito liviano de golf… Aquí… ¿Qué es lo que yo hago aquí? Puta, ya las arranqué antier…

D: Una mínima maleza…

A: Una Leucaena.

D: Fuera.

A: La Leucaena que me llegan las semillas de allí del frente ve… Ahí está el arbolito… Yo mantengo aquí sacándolas, las saqué antier, sacando… Ya…

D: Sencillo, es solamente la…

A: Sencillo, eso es una obra de protección para 1.000.000 de personas. El peor desastre en Colombia, y eso es la… Lo hemos cantaleteado desde año 91 en un estudio que hicimos que se llama "ofertas y amenazas ambientales en Cali". Está… Esto ya está guardado, cancelar… No, no es… "Necesidad de vivienda por habitante"… Formalmente, lo que dice la ley, formalmente… La únic… La capital más grande de Colombia, pues junto con Popayán, Neiva y… Popayán, Neiva, Florencia… Y Pasto… Y Cali, son las 5 capitales que están en riesgo sísmico alto. Eso es lo que dice la ley. Coja las 4 y no alcanzan el volumen de población de Cali. Estamos más o menos por ahí… Ok.

D: Sumadas.

A: Entonces, 2.5-2.3-2.5 millones de habitantes, listo. Amenaza sísmica alta. Amenaza por los movimientos en masa relativamente baja. Tenemos buenos suelos en las laderas, como ya te dije. Eh, el clima, ¿ya? Y el clima no actúa ahora. Cuando yo te hablo del clima y del trópico húmedo, eh, el tro… El bosque seco tropical, es que independientemente de las variaciones climáticas, eh… seculares, de siglos, hoy hace mil años, pues desde hace 10.000 años, desde hace 100.000 años que es nada en la geología, esto ha sido así.

D: Sí.

A: Entonces, en promedio siempre es más seco que, que otras partes.

D: En el corto plazo no va a cambiar.

A: Entonces no tenés esa capa que se te forma en 10.000 años de, de meteorización, ¿ya? Entonces pero luego tienes suelos tan pésimos como los de Bogotá, o peores, que es toda la llanura aluvial del Cauca. Y tenés unos ríos… En 1952 los señores "Viner y Sert" hicieron el Plan Maestro de Desarrollo de Cali, los mapas se encontraron en planeación, ¿ya? y la Autopista Suroriental fue trazada como límite por ellos en el 52.

D: Límite oriental.

A: Límite oriental, porque era la zona hasta donde se inundaba más.

D: Hasta donde se podía…

A: Entonces aquí tenés… "densidad de habitantes por vivienda", listo, eh… guardar… Entonces… Te voy a bajar, eh, eh, eh, de 1991 te voy a bajar uno, para no quitarte más tiempo, uno de dos. Ese sí creo que lo tengo yo aquí. Debe llamarse, mmm… "publicaciones ocasionales del OSSO número 1, número 2, número 3" [*inentendible*]… Eh…

D: Ellos dicen que son de la, de Barranquilla, ¿o qué?

A: De Barranquilla… Sí, del 35. Y esto… Nosotros conseguimos… Yo no recuerdo cómo nos conseguimos esos putos negativos, esos originales de esas fotos, que debían estar aquí… Y es Buenaventura.

D: De unos años antes, de un par de años antes.

A: Sí. Aquí está…

D: Y entonces esta aerolínea tenía… Llegaba ahí con aeródromo… aeródromo.

A: No, llegaba con hidroaviones, a Buenaventura llegan con hidro, con hidroaviones.

D: Con, con hidroaviones.

A: Pero también tenían aeródromos. En Buenaventura al frente del puerto de Cascajal, lo que era antiguamente la, la base naval, yo alcancé a conocer la rampa por donde subían los… la rampa para entrar a los hangares. Llegaba el hidroavioncito… La, el hidroavión aterrizaba en el muelle, al lado, donde se bajaba la gente pues el…

D: Y subían el avión por una…

A: Y luego pas… deslizaban el avión al otro lado de la…

D: Lo guardaban.

A: … de la vía, del norte de la bahía, y ahí en el hangar eran los talleres, los talleres del SCADTA. Bueno, maestro… Eh… [*inentendible*]… El presidente Melo, perdón, Obando, 1851, cumplió lo que Bolívar no pudo cumplir: la ley de liberación de los esclavos. Y obviamente ese que era un liberal radical muy avanzado para la época, pues lo, lo, lo volaron.

D: Sí.

A: Pero ese man era tan tenaz que firmaba decretos draconianos. Y hay uno muy famoso que pasó a la historia como "el decreto de los perreros".

D: Sí.

A: El decreto de los perreros él lo firmó en Palmira. Y los decretos más, eh, fuertes de él, generalmente los firmaba en Palmira. ¿Por qué? Porque Palmira, hasta los años 60 se llamó "La plaza roja". No es Valledupar, Valledupar después fue con el… ¿sí? ¿"La plaza roja" por qué? Porque ahí había una, una, unas ideas muy interesantes, en, en Palmira. Pero te lo puedes explicar por, por qué fue Palmira en su génesis. Entonces por ejemplo el acueducto de Palmira se hizo, se lo tuvieron que tragar los, los dueños de Palmira y los alrededores, los Eder incluidos, por temor a un levantamiento en Palmira. Lo-los paros cívicos en Colombia se inauguraron en Palmira, los inauguramos en Palmira casi. Y en Florida fue uno muy importante.

D: "La plaza roja se agitó en trapo rojo".

A: La plaza roja de Colombia era Palmira.

D: A mí me alcanzó a llevar mi papá, que era maestro, de Candelaria, maestro oficial, público, de educación primaria. Yo nací en Candelaria en el 69. Y mi papá trabajaba ahí y me llevaba a las manifestaciones en Palmira. Yo alcancé a ver en… Yo estaba muchacho: 8 o 9 años y mi papá en esos buses del sindicato, el me llevaba pa' Palmira, a escuchar los discursos de los presidenciables. Yo escuché en esa plaza roja a López Michelsen.

A: López Michelsen cerró ahí, ¡claro!

D: [*risas*] Ahí ese discurso de…

A: El 69, eso… Vos tenías 7 años.

D: Ese discurso de López lo escuché yo, mi papá me llevó, pequeñito.

A: 7 años.

D: Una cosa maravillosa. No me soltaba de la mano mi papá.

A: Y… Y entonces… Eh, mi papá en el año, tal vez 39, acompañaba a un boticario de Cali en la primera, una de las primeras, tal vez la primera empresa de transporte intermunicipal de bus que hubo en Colombia: Expreso Trejos, en Cali. Expreso Trejos tenía dos busecitos, que eran unas camioneticas con banca de madera a los lados. Entonces Expreso Trejos iba hasta El Hormiguero, y también iba al Paso de la Balsa y demás. Pero en El Hormiguero, eh, ¿cómo se llama el paso?, el paso a Puerto Tejada tiene un nombre… No es El Hormiguero… Ahí iban y pasaban en canoa a Puerto Tejada. Estoy hablando del año 39.

D: No había puente.

A: No, no había puente. El paso, el que sea, que, no recuerdo si era… Pongámosle "el paso de El Hormiguero". La Balsa es al sur, en Timbo. Y mi padre acompañaba al señor ese en Expreso Trejos, y mi padre cargaba, de bacanería, eh… 2 costales. El boticario iba a vender allá pues su medicina y que tal. Y luego, de manera semi-clandestina, el tipo vendía lo que mi papá le llevaba en los costales, ¿que qué era? Anilina negra. ¿Para qué? Para teñir los

toldillos, porque en esa época todavía estos hijueputas iban a cazar negros. Entonces los negros adultos, jóvenes y adultos en Puerto Tejada, en el año 1939-40 no dormían en sus casas.

D: Tenían que dormir en el monte.

A: Dormían en los guaduales a la orilla del río, en el zancudero y como los cazaban con linterna, tenían que mimetizar el toldillo. Eso le cuento, estoy hablando de 1940 hermano.

D: Fue 80 años apenas.

A: Sí. Bueno… Entonces te voy a dar…

[*finaliza la entrevista*]