

Imprimir

Puerto Boyacá es un Macondo maravilloso en el corazón de Colombia. Empezada a construir desde mediados del siglo XX por hombres y mujeres de extraordinario tesón, llegados a los territorios generosos del Territorio Vásquez, estimulados por los auspiciosos anuncios de los inicios de la actividad comercial petrolera en 1946, y cansados de la violencia, le dieron origen a la ciudad que es hoy, crisol de culturas, cimentada por el esfuerzo titánico de costeños, santandereanos, tolimenses, caldenses, cundinamarqueses, que fueron dejando su impronta y su vida en una urbe al lado de un río, vena de la nación, levantada sin la ayuda del gobierno central, ni de las autoridades del departamento de Boyacá, que nunca supieron apreciar el tesoro que tenían bajando la cima, en la margen derecha del Yuma.

Esa indiferencia miope de la dirigencia política tunjana hunde sus raíces en la historia colonial. Tunja encabezó la rebelión contra el río Magdalena como camino nacional por excelencia, cuando el encopetado oidor del imperio, en tierras ajenas, no le dio importancia al río, porque las gentes de la ribera eran “indios herbolarios y belicosos”; que sus riberas permanecían desoladas, que escaseaba la comida, que la ruta presentaba invencibles peligros. En cambio, recomendaba que, “se descubra y se pueble la culata de la laguna que dicen de Maracaibo pues de aquí a ella se ha visto ser muy buen camino y poblada y de muchos bastimentos, y por la dicha laguna pueden venir las mercancías y las gentes, y será el pueblo que se fundase y se hiciere sin riesgo de pérdida de gente y caballo, y de ello tanto resulta al servicio de su Majestad y al bien y aprovechamiento de este reino.”[1]

Idos los odores a punta de la gesta libertaria, por falta de visión, los dirigentes políticos de Tunja se afincaron en el olvido, relegando a una región estratégica que le permitía conexión directa con el comercio internacional vía río Magdalena. Honda, en el Tolima, fue fundamental en la expansión económica que le permitió a Bogotá convertirse en capital de Colombia. Y Puerto Nare, en Antioquia, sirvió de punto de anclaje para apalancar a Medellín como el centro de la industria nacional en el siglo XX. Tunja pagó caro el olvido del río, como lo paga toda Colombia, porque después de ser uno de los centros urbanos más importantes del sistema colonial fue entrando en un ostracismo que le costó al departamento perder peso en la economía nacional. Obnubilados por Bogotá se olvidaron del árbol generoso al pie de las aguas. Puro centralismo torpe.

Y la miopía no la corrigen: Puerto Boyacá figura, con Tubará, en el Plan de Desarrollo del Departamento, “Pacto social por Boyacá: tierra para seguir avanzando 2020-2023”, como una región especial mirada con menosprecio: “La provincia está conformada por los municipios de Cubará y Puerto Boyacá, los cuales están configurados como de manejo especial, razón por lo cual, dicha provincia no está conformada en función a su homogeneidad o cercanía territorial”. (Pág.40) No la tenemos. No hay carretera. Para un ciudadano de Puerto Boyacá desplazarse a Tunja requiere pasar primero por los departamentos de Cundinamarca, Caldas, Tolima y Bogotá. En realidad Puerto Boyacá terminó perteneciendo al departamento de Boyacá por la pésima distribución administrativa-política del país, legado de la historia de nuestro poblamiento. A Tunja y a su región adyacente no la unen ni lazos históricos, ni económicos, ni geográficos, ni culturales. Una relación forzada.

El petróleo dio origen al proceso de colonización que no estuvo exento de violencia. Sin exagerar se puede afirmar que Puerto Boyacá es petróleo o no lo es. En una primera fase, 1960, el proceso generó una economía agrícola que abastecía a la región en cultivos temporales y permanentes, principalmente arroz y maíz en 25.710 hectáreas, que ya para el final de la década sumaban 37.000, que estimuló la existencia de varias trilladoras (ya no existen), que daban cuenta de su vigor agrícola, apoyado en instituciones agropecuarias ya idas, desafortunadamente: la Caja Agracia, El Incora, el ICA, el Inderena.

Un domingo de mercado hace cuarenta años era una explosión de vigor, de comercio, de progreso, de vida. Hoy es una pálida muestra. Un reflejo de la crisis de la agricultura nacional y del ocaso del petróleo que siente la presión internacional sobre los asuntos ambientales y los efectos adversos de las energías fósiles. Por varias circunstancias ese mapa agrícola desapareció o se extinguió para darle paso a fincas ganaderas que hoy son parte importante de la economía regional, mientras el petróleo pasaba de una fase de expansión a una de relativo declive, lo que obliga a pensar la región y a Puerto Boyacá en un futuro post petróleo.

Puerto Boyacá es puro esfuerzo, puro sudor, puro encomio e inteligencia de gentes laboriosas

labrándose su propia fortuna, huyéndole a la violencia, que se desplegó en todo el territorio nacional después del asesinato del dirigente liberal Jorge Eliecer Gaitán y que aquí encontraron refugio y trabajo. Hombres de paz, que le abrieron un boquete a las selvas inhóspitas en el centro de la geografía nacional y que hoy hacen esfuerzos por superar los estragos que la violencia revenida causó recientemente en esta parte de Colombia, como respuesta desproporcionada a los desvanes y desafueros que las FARC cometieron en el territorio y que sus ciudadanos se esfuerzan por dejar atrás como una horrible pesadilla.

Tunja desperdició la oportunidad de incorporar a su economía una región vital. Hoy otros vientos soplan. Nunca le concedió importancia alguna al Territorio Vásquez y a Puerto Boyacá y solo lo hizo con negligencia, cuando se esparcieron los rumores de la riqueza petrolera que la región albergaba en sus entrañas y de la que se aprovechó sin ninguna incidencia positiva para el Puerto: las regalías petrolíferas iban en mayor proporción al departamento y la nación que al municipio, cuando en sus campos, Puerto Boyacá producía más de un millón de barriles anuales y solo le fue quedando la destrucción de su ambiente y una enorme presión social, que las sucesivas administraciones municipales tampoco pudieron resolver con el dinero del petróleo.

A Puerto Boyacá, según la Corporación Crudo Transparente, le ingresaron por regalías, entre 2012 y 2020, más de un billón de pesos (1.324.506.897.231, exactamente), sin que esa masa de dinero hayan tenido impacto en la mejora del nivel de vida de la población, la mayoría perteneciente a los estratos uno, dos y tres.[2]

Por este despilfarro infame de las regalías en todo Colombia y del que Puerto Boyacá es un ejemplo contundente, es que es muy pertinente el reclamo sobre el manejo de las regalías que hace Jorge Iván González, el nuevo Director de Planeación Nacional, despilfarradas en 20.000 proyecticos sin ningún impacto real en las regiones y en el país. ¿No se podría haber hecho la carreta Chiquinquirá-Puerto Boyacá con el dinero de las regalías y conectar el centro de Boyacá con el río? ¿O una Universidad para el Municipio y la región?

La negligencia del departamento ha terminado perjudicando notoriamente a las gentes del

puerto petrolero, pues desde la aparición del petróleo se convirtió en el mayor aportante del PIB departamental sin nada a cambio: En 2013 la participación del municipio fue del 14,6%, mientras Tunja lo hacía con el 11,7%, Sogamoso con el 10.5% y Duitama con el 8,6%.[3]

Puerto Boyacá, que arroja más de 800 bachilleres al año no cuenta hoy con una sede de la UPTC que les permita a sus estudiantes seguir sus estudios universitarios y solo unos pocos pueden continuar sus estudios lejos de su entorno-garantía de deserción-, cuando Sogamoso la tiene desde 1972 y Duitama desde 1973. Hoy se construye una sede, medio siglo después, que no se compadece con la importancia de la región ni del municipio en cuanto a requerimientos de educación superior. Una migaja. Como el puerto construido en la destruida Ciénaga de Palagua por las externalidades negativas del petróleo y la irresponsabilidad de las empresas petroleras.

Tampoco cuenta con un hospital de III y IV grado de atención, acorde con una población cercana a los sesenta mil habitantes, que ven morir sus ciudadanos, porque ante enfermedades graves, el hospital existente no tiene como atenderlas. Ni acueducto, que provea de agua potable la población de forma permanente.

Puerto Boyacá, un poblado de trabajo y de paz a la orilla del río más importante de Colombia y un cruce de caminos que tiene enormes potencialidades, como toda la región adyacente, Honda, en el Tolima, La Dorada en Caldas, Puerto Salgar en Cundinamarca, Puerto Triunfo y Puerto Nare en Antioquia, Cimitarra en Santander y Otanche en el departamento de Boyacá, ligados por el río y por los lentos avances de la infraestructura, merece mejor suerte. Cabeza de una región que requiere la paz total. No se debe mirar atrás. Hay que construir futuro.

---

[1] Aníbal Noguera Mendoza, "Intrigas contra el río", en Crónica grande del río Magdalena, Fondo Cultural Cafetero, 1980, Tomo 1. Pag.61.

[2]

<https://crudotransparente.com/2020/06/05/la-industria-de-hidrocarburos-y-su-relacion-con-lo->

[social-y-lo-ambiental-en-puerto-boyaca/](#)

[3] (Yuri Reina-Aranza y Karen Rubio Ramírez, *Boyacá: un contraste entre competitividad, desempeño económico y pobreza*, Documentos de trabajo de economía regional, No 245 Banco de la República, pág.2)

Fernando Guerra Rincón

Foto tomada de: RTVC Noticias