

LA CARRETERA PANAMERICANA EN COLOMBIA

Por: ALFREDO D. BATEMAN

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Números 69-70, Volumen XIX
Primer Trimestre de 1961*

ANTECEDENTES

EL FERROCARRIL PANAMERICANO

La idea de unir todas las Américas con vías de comunicación terrestre surgió en 1880, pensándose entonces en un ferrocarril panamericano, aprovechando las líneas ya existentes. En dicho año se presentó al Congreso de los Estados Unidos un proyecto de ley tendiente a fomentar relaciones comerciales más estrechas entre aquella Nación y las Repúblicas de América del Sur, que ordenaba al Presidente de los Estados Unidos sugerir a los Gobiernos de México y de los Estados de Centro y Suramérica el envío de delegados a Washington, para adoptar determinaciones tendientes a la construcción de una línea ferroviaria, sin solución de continuidad, a todo lo largo de la vertiente occidental de la Cordillera de los Andes. Este proyecto tuvo su realización al ser aprobada la Ley por el Congreso de los Estados Unidos el día 3 de marzo de 1884.

Se tropezó entonces con muchísimas dificultades para obtener información sobre la posibilidad de construir el ferrocarril; pero, en la Primera Conferencia Internacional Americana que tuvo lugar en Washington en 1889, el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, en su discurso de bienvenida, destacó la idea del ferrocarril panamericano. La conferencia aprobó la creación de una Comisión Internacional de Ingenieros para estudiar los problemas relacionados con la construcción del mencionado ferrocarril y redactar el convenio necesario para llevada a cabo, comisión que se reunió por primera vez en Washington el 4 de diciembre de 1890.

El Congreso de los Estados Unidos apropió US\$ 65.000.00, como contribución para los estudios preliminares y autorizó al mismo tiempo al Presidente para designar, con el consentimiento del Senado

americano, a tres miembros de la Comisión del Ferrocarril Continental y asignarle a ingenieros del ejército y de la marina funciones especiales a fin de que, bajo la rectoría de la Comisión, participaran en los estudios relacionados con la construcción del ferrocarril. Esta idea de construir un ferrocarril, que fue el primer paso hacia la Carretera Panamericana, se hallaba de acuerdo con la tendencia de la época en la cual estaban en su apogeo los "camino de hierro", y que prevaleció más o menos hasta 1910.

INICIATIVA DE LA CARRETERA PANAMERICANA

En el año de 1923 se reunió en Santiago de Chile la Quinta Conferencia Internacional Americana, que en su acuerdo número 8 dispuso recomendar a los Estados que forman la Unión Panamericana para que, a falta de las comunicaciones ferroviarias necesarias, mejoraran los elementos del transporte, por medio de automóviles, así como la celebración de convenciones relativas al transporte por automóvil, a fin de precisar la condición jurídica internacional de los automóviles y reglamentar la circulación de ellos entre los diversos países, y la celebración de una Conferencia de Carreteras de Automóviles para estudiar los medios más adecuados para desarrollar un programa eficaz para la construcción de esa clase de carreteras en los distintos países de América y entre unos y otros de esos mismos países.

Como desarrollo de esta recomendación, y luego de una reunión de un grupo de ingenieros y altos funcionarios viales de los países de América a los Estados Unidos, previa invitación de la Unión Panamericana y los Departamentos de Agricultura y Comercio de los Estados Unidos, se llevó a cabo en Buenos Aires, en el mes de octubre de 1925, el Primer Congreso Panamericano de Carreteras, el cual, entre otros asuntos, declaró permanente dicho Congreso para realizar con la mayor eficacia posible el rápido y urgente desarrollo de la vialidad continental.

En el año de 1928 se reunió en La Habana la Sexta Conferencia Internacional Americana, la cual otorgó su plena aprobación a la iniciativa de construir una Carretera Panamericana, recomendando a todos los Gobiernos, miembros de la Unión Panamericana, que cooperaran en lo posible a la pronta realización de dicho proyecto.

El Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos de América en 4 de mayo de 1928 aprobaron una resolución conjunta encareciendo al Presidente que instruyera a las varias oficinas del Gobierno para que prestaren su cooperación y ayuda que fueran factibles y apropiadas para que se considerare a fondo el asunto de la Carretera Panamericana, en la siguiente Conferencia Internacional.

En 1929 se celebró en Río de Janeiro el Segundo Congreso Panamericano de Carreteras.

PRIMEROS APORTES

En ese mismo año de 1929 el Congreso de los Estados Unidos autorizó una asignación de US\$ 50.000.00 para cubrir los gastos de exploración de la Carretera Panamericana, definiendo la misma ley como Carretera Interamericana la que, desde México, llega hasta Panamá. Entre los años de 1930 y 1933 se efectuó el reconocimiento de la ruta de la Carretera en Panamá, Costa Rica, Honduras y Guatemala, a cargo de ingenieros de cada uno de estos países, con la cooperación técnica del Departamento de Carreteras de los Estados Unidos de América. En 1936, el Congreso de los Estados Unidos autorizó la inversión de US\$ 1.075.000.00 para los estudios definitivos e iniciación de trabajos de construcción de la Carretera Interamericana. Ese mismo año se inauguró la primera sección pavimentada, desde Laredo, Texas, hasta la ciudad de México, con fondos aportados exclusivamente por el Gobierno mexicano.

CONVENCION INTERNACIONAL

A fines de 1936 se reunió en Buenos Aires la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, en la cual Colombia estuvo representada por una delegación integrada por los señores Jorge Soto del Corral, Miguel López Pumarejo, Roberto Urdaneta Arbeláez, Alberto Lleras Camargo y José Díaz Granados.

En dicha Conferencia se firmó una Convención por medio de la cual las Altas Partes Contratantes se comprometieron a colaborar con todo su empeño y por todos los medios adecuados a la pronta terminación de una Carretera Panamericana, que permita en todo tiempo el tránsito de vehículos de motor. Además estableció la misma Convención los medios y las obligaciones consiguientes de los gobiernos signatarios.

Esta Convención, firmada en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936, fue aprobada por Colombia según Ley 22 de 1940, y su ratificación fue depositada en la Unión Panamericana el 29 de noviembre de 1940, promulgada por Decreto número 68, del 20 de enero de 1941. Ratificaron la Convención en su orden Estados Unidos de América, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Chile, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Panamá y Perú.

OTRAS REALIZACIONES

En 1939 se reunió en Santiago de Chile el Tercer Congreso Panamericano de Carreteras, creándose un Comité Central, con sede en Buenos Aires. Ese mismo año, en la ciudad de Panamá se reunieron los Cancilleres de las Repúblicas Americanas proclamando la necesidad de terminar la Carretera Panamericana. El Congreso de los Estados Unidos asignó US\$ 1.000.000.00 para continuar la Carretera Interamericana.

En 1940, durante la segunda reunión de Cancilleres en La Habana, se recomendó, según resolución XXIII, la cooperación económica interamericana para la terminación de la Carretera Panamericana.

Ya en plena guerra mundial, el Congreso de los Estados Unidos de América se dio cuenta cabal de la importancia que tiene la Carretera Panamericana desde el punto de vista estratégico y de colaboración continental con las demás Repúblicas Americanas. Al año siguiente se reunió en México el Cuarto Congreso Panamericano de Carreteras, donde se planteó por vez primera la extensión del Sistema Panamericano de Carreteras a las Repúblicas y otros territorios del Caribe, mediante el uso de transporte marítimo desde la Península de Yucatán en México. Como consecuencia el Congreso de los Estados Unidos apropió en 1941 la primera partida de consideración, veinte millones de dólares, para la vía interamericana.

En 1950 México abrió al tránsito su segunda sección de la Carretera Troncal Panamericana, desde la ciudad capital hasta Guatemoc, en la frontera con Guatemala. También inauguró la Carretera Central desde Juárez, sobre la frontera con los Estados Unidos, hasta la ciudad de México.

En 1951 se reunió en Lima el Quinto Congreso Panamericano de Carreteras, el cual insistió en la necesidad de tomar medidas urgentes para terminar los tramos faltantes de la Carretera, y creó un Comité de Financiamiento ad hoc, para buscar fórmulas que resolvieran el problema. Se recomendó la adopción de régimen o estatuto permanente para los Congresos Panamericanos.

DENTRO DE LA OEA

En 1951 se convocó en México un Congreso Extraordinario Panamericano de Carreteras, para estudiar diversos proyectos del régimen para los Congresos inspirados en las reglas básicas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, vulgarmente llamada la Carta de Bogotá, dándole carácter de conferencias especializadas. Se recibió el informe del Subcomité de Financiamiento, donde se

establece un régimen transitorio con un Comité Directivo Provisional y tres Comisiones técnicas de expertos. Ese mismo año el Congreso de los Estados Unidos apropió US\$ 16.000.000.00 (diez y seis millones de dólares) para trabajos de construcción de la Carretera Interamericana.

En 1953 el Consejo Interamericano Económico y Social, entidad dependiente de la Organización de los Estados Americanos, instaló el Comité Provisional de los Congresos Panamericanos de Carreteras. Es decir, a partir de esa época se puede considerar que empezó a gestarse el régimen del Congreso Panamericano de Carreteras.

El Comité Provisional y las tres Comisiones Técnicas designadas por el Congreso Extraordinario de México se reunieron en Río de Janeiro, Lima y Ciudad de México, respectivamente, para estudiar entre otros temas el trazado de las varias rutas del Sistema Panamericano de Carreteras, dándole especial atención a los puntos de enlace en las fronteras internacionales y la forma y medios de financiar los tramos faltantes de la Carretera Panamericana.

EL SUBCOMITE DEL DARIEN

En el mes de julio de 1954 se reunió en Caracas el Sexto Congreso Panamericano de Carreteras, adoptando un proyecto definitivo de régimen para los Congresos de Carreteras con el establecimiento de un Comité Directivo Permanente y cuatro Comisiones Técnicas, a saber: de planificación, fomento de organizaciones viales gubernamentales, financiación y terminología.

Este Congreso recomendó al Comité Directivo Permanente organizar una exploración preliminar para la ruta Panamericana en el Darién; la recomendación la hizo en forma de una resolución que promovía el viaje de un grupo de técnicos a lo que se llamó desde aquel Congreso, el Darién y Zonas contiguas de Colombia. Como la expedición de esos técnicos tenía en cierto modo un carácter muy objetivo, el Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras resolvió cambiar esa expedición de técnicos al Darién, por una entidad especial con participación de los Estados Unidos, Colombia y Panamá, el cual fue designado con el nombre de Subcomité del Darién.

PARTICIPACION COLOMBIANA

En agosto de 1955 se reunió por vez primera el Subcomité del Darién con delegados de Colombia, Panamá y Estados Unidos y asistencia de observadores y delegados de otros países panamericanos interesados en este problema. Allí se resolvió establecer una oficina técnica y se aprobó programa

para una expedición preliminar al Darién en Panamá y zonas contiguas de Colombia. La cooperación solicitada por el Comité Directivo Permanente a los países Americanos para ayudar a sufragar los gastos del Subcomité, presupuestos en US\$ 92.000 anuales, tuvo amplia aceptación y el Gobierno de los Estados Unidos contribuyó con equipo y ayuda técnica, aunque no monetariamente. Para esta financiación se acordó que Colombia y Panamá contribuirían anualmente cada uno con US\$ 30.000 y entre los demás países panamericanos se completaría el resto de la suma. También ha hecho aportes la Federación Internacional de Clubes Automovilarios.

Igualmente en 1955, a petición del Presidente de los Estados Unidos, el Congreso de dicha Nación aprobó una nueva asignación de US\$ 63.000.000 para acelerar los trabajos de construcción de la Carretera Interamericana, con lo cual se llegó a un aporte de los Estados Unidos de cerca de US\$ 157.000.000.

En 1956 se reunió en Washington, en su Segundo Período de Sesiones, el Comité Directivo Permanente que entre otros temas discutió los informes de las comisiones técnicas y un informe de la exploración en el Darién.

En el mes de julio de 1954 se reunió en Caracas el Sexto Congreso Panamericano de Carreteras. Colombia presentó una posición muy clara respecto de la Carretera Panamericana. Nuestro país manifestó que la vía es de interés panamericano y que por lo mismo creía que todos los países americanos debían cooperar a su financiación resolviendo el problema simultáneamente en los territorios de Colombia y de Panamá. Es decir, que la Carretera Panamericana tenía un interés supranacional, que contribuiría al bienestar y a la mejor comunicación y cordiales relaciones entre los distintos países de América, y que su construcción con recursos nacionales únicamente no era posible al comparar dicha vía con otras que el Gobierno juzgaba de mayor urgencia.

Al instalarse en Washington en mayo de 1957 el Comité Interamericano de Representantes de los residentes de los países de América, el Presidente de los Estados Unidos en su discurso inaugural manifestó que la construcción del tramo de la Carretera Panamericana denominado Tapón del Darién es de gran importancia no sólo para las Repúblicas de Colombia y de Panamá sino para todos los países de América. Por recomendación número 6 de dicho Comité intitulada "Terminación de los estudios sobre la construcción del tramo de la Carretera Panamericana en el Darién", abogó por la formulación de un plan concreto para terminar los estudios del Darién y su financiamiento.

El Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras se reunió en Panamá en agosto de 1957, y en sesión plenaria especial escuchó el informe del Subcomité del Darién acerca de las exploraciones preliminares, efectuadas mediante colaboración internacional, para determinar la ruta de la Carretera a través del Darién en Panamá y las zonas aledañas en Colombia. Se aprobó la Resolución VII, por la cual se reconoció que la construcción del tramo de la Carretera Panamericana en el Darién y zonas contiguas de Colombia es de interés interamericano.

Asimismo recomendó por Resolución VI que terminados los estudios preliminares de exploración y reconocimiento de la ruta se continuara con los estudios de localización de la ruta más adecuada en Colombia.

El mismo Congreso destacó que gracias a los esfuerzos de los Gobiernos de los países americanos existía entonces transitabilidad permanente de 26.139 kilómetros y transitabilidad en tiempo seco de 2.691 kilómetros en un total de 30.248 kilómetros de longitud de la Carretera Panamericana, faltando aproximadamente sólo 1.413 kilómetros por construir. Además consideró que existía prácticamente financiamiento adecuado para 30 kilómetros en Guatemala, 218 en Costa Rica y 24 al norte de Panamá, proveniente de los Estados Unidos de América, y que los tramos en Bolivia y el Paraguay se estaban construyendo con recursos propios.

También en el mencionado Congreso la Delegación de México presentó una resolución en la cual se reconoce el principio de que el financiamiento del estudio del tramo del Darién en Panamá y zonas contiguas en Colombia corresponde a las aportaciones equitativas de los países miembros de la Organización de los Estados Americanos sugiriendo una fórmula de financiación consistente en que las dos terceras partes del costo de dicho estudio fueran sufragadas por los Estados Unidos, que la tercera parte restante se divida a su vez en tres porciones iguales, correspondiendo dos de ellas a los Gobiernos de Panamá y Colombia mediante acuerdo que celebren entre sí ambos Gobiernos sobre proporción correspondiente a cada uno, y la porción restante corresponderá a los demás países latinoamericanos, mediante un porcentaje fijo sobre sus respectivos presupuestos fiscales nacionales.

Al aprobar la Delegación de los Estados Unidos de América esta Resolución, por primera vez en los Congresos Panamericanos de Carreteras, dicha Nación demostró interés en solucionar el problema a partir del sur del Canal de Panamá.

El 18 de diciembre de 1957 el Presidente del Consejo de la Organización de los Estados Americanos promovió una sesión especial en la cual los Delegados, con instrucción de sus Cancillerías, leyeron las

declaraciones oficiales que impartían aprobación total a las 27 recomendaciones del Comité Interamericano de Representantes de los Presidentes, incluyendo la mencionada Recomendación número 6, relativa al Darién.

LAS RUTAS EN COLOMBIA

CONCEPTO DEL SUBCOMITE DEL DARIEN

El mencionado VII Congreso Panamericano de Carreteras reunido en Panamá en agosto de 1957 por Resolución VI acogió las conclusiones del informe del Subcomité del Darién, recomendando al Gobierno de Panamá la adopción de la denominada Ruta Sur como la más conveniente para la construcción de la Carretera Panamericana a través del Darién, en territorio de dicha República, y encargó al Comité Directivo Permanente que en su oportunidad formulara al Gobierno de Colombia una recomendación sobre la ruta más adecuada en territorio colombiano.

Con el objeto de cumplir tal encargo, en el mes de abril de 1958 se reunió en Bogotá el Subcomité del Darién, con asistencia del entonces Ministro de Obras Públicas ingeniero Roberto Salazar Gómez, del Presidente del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, señor Rómulo O'Farrill, del Secretario Ejecutivo del dicho Comité, señor José J. March y del Director General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas. Como resultado de esta reunión, y con el objeto de definir la ruta de la Carretera Panamericana en el territorio colombiano, se acordó, en relación con los trabajos a desarrollar en el territorio de Colombia, que el Ministerio de Obras Públicas adelantara algunos y el Subcomité del Darién otros.

RECOMENDACION DEL SUBCOMITE DEL DARIEN

Como resultado de estos estudios el Subcomité del Darién aprobó unánimemente en su sesión del día 3 de octubre de 1958 recomendar la adopción de la siguiente ruta, a través del territorio colombiano:

Aspavé-nacimiento del río Nercua, éste aguas abajo hasta su confluencia con el río Truandó; éste aguas arriba, hasta el nacimiento del río Cupica; de allí se sigue con dirección sur hasta la Bahía de Limones; se sigue paralelo a la Costa del Pacífico, pasando por las inmediaciones de la bahía de Nabugá. Se continúa hacia el sur hasta Puerto Mutis, en Bahía Solano; se continúa hacia el sur para cruzar el río Valle, abajo de la desembocadura de la quebrada Nimiquía, y se sigue por la margen derecha del río Boroboro, hasta sus nacimientos; con una dirección sensiblemente sureste se busca el río Baudó, poco más o menos a la altura de Puerto Yacup y continuar al este para alcanzar la carretera en servicio entre Istmina y Yuto, en el istmo de San Pablo, y de ahí en adelante francamente hacia el

oriente a buscar la carretera en construcción La Virginia-Pueblo Rico- Tadó. Puesta la Carretera Panamericana en la hoya del río Cauca queda dentro del programa nacional del Gobierno de Colombia, en conexión con los centros de interés industrial, agrario, político o económico de la misma.

En vista de los estudios efectuados desde la fecha de su recomendación, el Subcomité del Darién ratificó su escogencia con el objeto de que su recomendación fuera tenida en cuenta en la reunión del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras que se celebró en Washington entre los días 18 y 22 de mayo de 1959. Este Comité recomendó al Gobierno de Colombia la adopción de la llamada ruta sur hecha por el Subcomité del Darién.

RUTAS A TRAVES DE COLOMBIA

Numerosas eran las rutas posibles para la Carretera Panamericana a través de Colombia. Las rutas que se estudiaron a fondo y que fueron descritas minuciosamente en la exposición de motivos del proyecto de ley presentado al Congreso de Colombia por el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Virgilio Barco Vargas, no fueron escogidas al azar o caprichosamente; ellas provinieron de los trabajos de exploración ejecutados por el Subcomité del Darién, y por encargo suyo por el Ministerio de Obras Públicas de Colombia. Es claro que en el mapa puede dibujarse un sinnúmero de rutas, pero las que se seleccionaron para el estudio comparativo son aquellas más factibles, teniendo en cuenta las condiciones geológicas, económicas, pluviométricas, de suelos, etc.

Las rutas estudiadas fueron las siguientes:

RUTA NUMERO 1

Aspavé-Riosucio (cruce del Atrato) -Mutatá-Ciudad de Antioquia-Anzá-Bolombolo. La Pintada-La Virginia-Cartago.

Esta ruta se descompone en los siguientes sectores:

Aspavé-Riosucio. Se caracteriza esta zona por una gran precipitación pluviométrica, y por consiguiente un alto porcentaje de humedad relativa. Contempla en general 45 kilómetros de terreno plano, 35 kilómetros de terreno accidentado y 15 kilómetros de terreno cenagoso, o sea un total de 95 kilómetros. Aprovecha, con excepción de los primeros 25 kilómetros, la hoya del río Salaquí, en su margen izquierda, por ser la más apta para la construcción de la vía.

En cuanto a los terrenos cenagosos, ellos forman parte de las ciénagas del Bajo Atrato, cuyas aguas son de carácter permanente, y cuyo nivel fluctúa de acuerdo con las aguas de inundación producidas por el periódico desbordamiento del río y caños.

Esta clase de ciénagas tiene profundidades de agua que varían entre 1.50 mts. y 4.50 mts. Observándose además en algunos puntos adicionales del brazo de "La Larga" y el río Salaquí, profundidades hasta de 6.10 mts. y 2.80, respectivamente, datos tomados sobre aguas medias, es decir, en relación con una cota aproximada de 18.00 mts., sobre el nivel del mar.

Riosucio-Mutatá. Este sector contempla en general 50 kilómetros de terreno plano, 15 kilómetros de terreno ondulado y 20 kilómetros de terreno cenagoso, o sea un total de 85 kilómetros.

Esta ruta tiene una zona baja y pantanosa permanente de 35 kilómetros, cuyo piso no tiene la resistencia necesaria para la estructura de una carretera moderna. Por esta razón se hace necesaria la construcción de un viaducto o terraplén de dicha longitud. Además, el río Atrato, con profundidad de su lecho de 17 metros, requiere un puente de una longitud mínima de 500 metros, sin contar los accesos. Además hay que tener en cuenta que las aguas de inundación avanzan mucho más de la Zona de 35 kilómetros de ciénagas permanentes. Por esta razón, los ingenieros exploradores han previsto un viaducto de 30 kilómetros, con pilotes de profundidad mínima de 20 metros, proyecto que es extremadamente costoso.

Mutatá-Cartago. A partir de Mutatá esta ruta sigue la llamada Carretera al Mar, Que conduce de Medellín a Turbo. En el sector comprendido entre Mutatá y Santafé de Antioquia (160 kms.) el sector necesita una reconstrucción total, así como la construcción nueva del sector Antioquia-Anzá (33 kms.); de Anzá a Bolombolo (42 kms.) se requiere la reconstrucción sobre una antigua banca del Ferrocarril de Antioquia. El tramo Bolombolo-La Pintada (42 kms.) requiere construcción nueva por la banda izquierda del río Cauca. La carretera continuaría luego por La Pintada-Cartago (160 kms.) , parte construida y el resto en construcción, con características de troncal.

Esta ruta, al igual que las demás, se ha descrito hasta Cartago, para hacer comparables a las vías tales como fueron estudiadas por el Subcomité del Darién. Sin embargo, teniendo en cuenta que el objetivo principal de la Carretera Panamericana es unir las capitales de los países, se introdujo una modificación a partir de la ciudad de Santa Fe de Antioquia, así: Antioquia- Medellín, por la carretera al mar; siguiendo por la carretera Medellín-Sonsón-Dorada para empalmar con la carretera

Dorada-Guaduas-Facatativá-Bogotá. En esta forma la longitud total de Aspavé a Bogotá es de 895 kilómetros, distribuidos así:

Por construir... 180 kms
Por reconstruir..... 160 kms
Construido..... 555 kms

RUTA NUMERO 1-A

Palo de Letras-Sautatá-Chigorodó-Mutatá-Cartago.

El sector de Mutatá-Cartago es común con la ruta número 1.

El Subcomité del Darién recomendó como el cruce más favorable de la frontera el llamado Cruce o "Arrastradero de Aspavé", de 255 metros de altura, donde termina la ruta que dentro del territorio panameño ofrece el terreno más favorable para la construcción, con mejores perspectivas de desarrollo agrícola e industrial y que al mismo tiempo que cumple los programas de desarrollo dentro de Panamá, favorece también el concepto de que la Carretera Panamericana debe contribuir a la seguridad continental.

La descripción de esta línea es la siguiente: del Palo de Letras hasta llegar a la margen izquierda del río Atrato, en las cercanías de la población de Sautatá, con una distancia aproximada de 35.5 kilómetros. Esta línea atraviesa los terrenos accidentados de las estribaciones de la cordillera, que llegan hasta muy cerca del río, encontrándose una elevación máxima de 155 metros.

Se atraviesa el río Atrato, que tiene una anchura de 440 metros; en su margen derecha se encuentran extensos pantanos y terrenos bajos cubiertos de agua durante la mayor parte del año. Para atravesarlos se hace necesaria la construcción de un viaducto de no menos de 18 kilómetros de largo desde el Atrato hacia el río León, sector en el cual se efectuaron sondeos hasta de 30 metros de profundidad sin encontrar fondo firme.

La línea atraviesa el río León, que tiene un ancho de 60 metros, siguiendo luego hasta Chigorodó, punto de empalme con la carretera Medellín- Turbo.

La longitud de la carretera de Palo de Letras a Chigorodó es de 88 kilómetros, todos los cuales son de construcción nueva, La distancia a Bogotá, desviándose en Antioquia para pasar por Medellín-Sonsón-Dorada y Honda, es de 862 kilómetros.

RUTA NUMERO 2

Cruce de Aspavé-Depresión de Limones-Bahía Solano- Beté-Neguá-Quibdó-Bolívar-Peñalisa-La Pintada-La Virginia- Cartago.

Partiendo de Aspavé, sitio propuesto inicialmente por el Gobierno de Panamá para empalme en la frontera, sigue por un terreno ondulado y firme con abundancia de materiales de construcción, por la banda derecha del río Salaquí hasta encontrar los nacimientos del río Nercua; sigue por la banda derecha de éste hasta su confluencia con el río Truandó y luego aguas arriba por la banda izquierda de este río, hasta la cabecera del río Cupica; desciende por éste y lo cruza a unos tres kilómetros de su desembocadura en el Océano Pacífico, para ascender a la depresión de "Limonos" (nacimiento del río Napipi) ; sigue hacia el sur hasta llegar a Ciudad Mutis, en Bahía Solano, luego de pasar por la Bahía de Nabugá. En todo este trayecto recorre un terreno de piso firme rocoso, no tiene bajos ni pantanos, y las obras más grandes serían los puentes sobre los ríos Truandó y Cupica, de aproximadamente 50 metros de luz cada uno.

De Bahía Solano sigue hacia el sur hasta encontrar el río Boroboro, afluente del río Valle, cuya banda derecha sigue para volver luego al este en busca de los nacimientos del río Baudó, apoyándose en las faldas del sur del Cerro del Buey, continuando por la cuchilla que divide aguas entre los ríos Beté y Bojaya, para llegar al caserío de Beté en la margen izquierda del río Atrato, el que cruza por un puente de luz libre de 400 metros, continuando luego hacia el este en una longitud de 6 kilómetros, por terrenos bajos e inundables, para volver luego, apoyándose en las últimas estribaciones occidentales de la Cordillera Occidental para llegar a Neguá y seguir luego a Quibdó.

De Quibdó sigue por Bolívar a Peñalisa, por la carretera actual, y de ahí en adelante empata con la ruta anterior La Pintada-La Virginia-Cartago.

El sector Neguá-Quibdó tiene gran número de corrientes de agua, y va por un terreno bajo que implica una construcción muy costosa. Además se requiere el ensanche total del carretable existente entre Quibdó-Bolívar-Peñalisa.

Esta carretera, al desviarse hacia Bogotá, en Anserma, tomando la ruta Anserma-Manizales-Fresno-Mariquita-Honda- Guaduas- Villeta-Facatativá-Bogotá, tiene una longitud de 1. 055 kilómetros.

RUTA NUMERO 2-A

Aspavé - Limones - Bahía Solano - Tagachí - Arquía- Urrao - Anzá - Bolombolo - La Virginia - Cartago.

Tiene de común con la ruta número 2 desde Aspavé hasta la cabecera del río Baudó y de Bolombolo en adelante.

De los nacimientos del río Baudó cruza el río Bojaya y sigue luego hasta llegar a las proximidades del caserío de Tagachí, cruzando el río Atrato con un puente aproximadamente de 400 metros de luz, fuera de accesos, para seguir por la banda izquierda del río Arquía hasta Vegáez; de aquí en adelante comienza a ascender por el flanco occidental de la Cordillera Occidental hasta la población de Urrao, descendiendo hacia Anzá por una carretera totalmente nueva o buscando Bolombolo por el carretable existente, que exigiría reconstrucción, empatando con las líneas anteriores. Encuentra una zona pantanosa en el río Atrato, de 7 kilómetros.

La longitud de esta vía, desviándola por Anserma y Manizales hasta Bogotá, es de 997 kilómetros.

RUTA NUMERO 3

Aspavé - Limones - Bahía Solano - Quibdó - Bolívar - Peñalisa - La Pintada - La Virginia - Cartago.

Es común a la ruta número 2 hasta Bahía Solano, continúa luego hacia el suroeste para cruzar el río Valle un poco arriba de la desembocadura de la quebrada Angía; sigue luego por la hoya del río Boroboro, cruzando el río Baudó en su parte alta buscando la depresión de Amparidó para seguir por la cuenca del río Munguidó y atravesar el Atrato frente a la ciudad de Quibdó. De aquí en adelante se confunde con la ruta número 2.

Tiene que cruzar el Atrato con un puente de luz de 400 metros, fuera del acceso izquierdo y atraviesa zonas bajas y pantanosas en la cuenca del río Munguidó, en una longitud de 9 kilómetros. Además, las faldas de la Cordillera del Baudó, en la zona del río Munguidó, son de unas arcillas difíciles de remover, que encarecerían la construcción.

La longitud de esta ruta hasta Bogotá, desviándola de Anserma, al igual que la ruta número 2, es de 1.031 kilómetros.

RUTA NUMERO 4

Aspavé-Depresión de Limones-Bahía Solano-Las Animas-Playa de Oro- Pueblo Rico-La Virginia-Cartago.

Esta ruta es común a las anteriores en el sector Aspavé- Bahía Solano-río Boroboro. De aquí en adelante continúa hacia el suroeste, para cruzar la estribación occidental de la Serranía del Baudó en la depresión de Cogucho. Cruza el río Baudó con un puente de aproximadamente 60 metros de luz y va a buscar la carretera Quibdó- Yuto- Istmina, en las proximidades de "Las Animas", pasando antes por Taridó. De Las Animas sigue por el Istmo de San Pablo hasta Playa de Oro-Guarato-depresión de Soarraga-Pueblo Rico-La Virginia-Cartago, por la carretera existente desde Soarraga. Esta línea tiene como obra de arte importante el puente sobre el río Quito o San Pablo, de aproximadamente 150 metros de luz. Atraviesa una zona suavemente ondulada de la Cordillera del Baudó, entre Bahía Solano y el Cabo Corrientes, de muy buenas perspectivas agropecuarias. Se Interna dentro de la zona aurífera y platinífera del Chocó, y asciende por la cuenca del río San Juan para cruzar la Cordillera Occidental por la costa más baja de todos los cruces posibles en ésta.

La longitud de esta ruta hasta Bogotá es de 892 kilómetros.

RUTA NUMERO 5

Esta ruta es común a la ruta número 4 hasta "Las Animas", continúa hacia Istmina-Andagoya-Opogodó-Nóvita, cruza la Cordillera a 62 kilómetros de la ciudad.

De Las Animas sigue por el Istmo de San Pablo a cruzar el río San Juan en la población de Istmina; continúa por la margen izquierda de dicho río hasta la población de Andagoya y sigue en dirección oriental a cruzar la Cordillera en el kilómetro 62 hasta donde está la construcción de Cartago hacia el Chocó. De aquí continúa por esta carretera a pasar el río Cauca en el puente de Ana Caro y llegar a la Ciudad de Cartago.

La longitud de esta ruta, desviándose en Cartago por Pereira-Girardot a Bogotá, es de 948 kilómetros.

Las anteriores fueron las rutas propuestas para la Carretera Panamericana en el sector de Colombia.

VARIANTES DE LA RUTA NUMERO 1

Mientras que el Ministerio estaba estudiando y preparando el informe que habría de presentar al Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras y al Congreso de la República, se lanzó por la prensa la idea de una nueva variante, o sea aquella que partiendo de Palo de Letras busque la confluencia del río Caca rica en el Atrato, para buscar luego las Lomas Aisladas (llamadas últimamente Cerros Rishell) y seguir a Guapá sobre la carretera Medellín- Turbo.

Como el número de rutas que pueden insinuarse es indefinido, en los presupuestos iniciales no estaba incluida tal variante, que se llamó ruta 1-B-1, pero debido a la homogeneidad de los suelos en toda la zona, de los sondeos llevados a cabo, estaban disponibles los datos para su análisis, y así figura en el cuadro que más adelante se dará.

También se estudió la ruta 1-B con el objeto de reducir el trayecto a través de la zona pantanosa, aunque aumentando ligeramente la longitud total.

LA CUESTION GEOTECNICA

Hecha la descripción geográfica de las distintas rutas para la Carretera Panamericana a través de Colombia, en el sector Panamá-Bogotá, se hizo necesario examinarlas desde un punto de vista técnico, ya que él tenía especial importancia por la influencia decisiva en su posible realización y costo. En teoría la carretera puede hacerse por cualquiera de las rutas estudiadas o cualquiera otra, pero la decisión debía depender en primer término de las condiciones de construcción y de conservación. Dadas las condiciones peculiares de los suelos regionales el punto de vista geotécnico tenía una importancia decisiva.

Existe en la región estudiada una clásica Zona de pantanos que se extiende por el norte hasta el golfo de Urabá y luego va angostándose hasta desaparecer en las cercanías de Quibdó. Esta zona está formada por tierras bajas, pantanosas durante todo el año, y comprende lagunas con sectores de varios metros de profundidad.

La evolución morfológica de esta zona desde el eoterciario puede explicarse así: en el eoceno las aguas confundidas de los dos mares tenían por límite una línea próxima a los cursos de los ríos Atrato

y San Juan; en el oligoceno ocurrió la emersión de la Cordillera del Baudó y el levantamiento de la estribación del Istmo de San Pablo, formándose en el mioceno dos grandes golfos. Finalmente, en el cuaternario se formaron las hoyas hidrográficas de los ríos Atrato y San Juan.

La hoya del río Atrato tiene una longitud aproximada de 300 kilómetros, y hacia la altura de Riosucio adquiere su mayor anchura, unos 60 kilómetros. La cuenca se halla limitada por el oeste y el este con formaciones del Terciario Superior, pero debido al clima extremadamente húmedo y a la precipitación pluvial alta, existen condiciones especiales de erosión y de acarreo, de tal suerte que los sedimentos muy finos que han venido cubriendo estas partes bajas se encuentran inconsolidados o con una consolidación muy pobre.

Para poder tener un concepto definitivo de la formación del suelo en las distintas rutas se practicaron numerosos sondeos.

ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE SUELOS

Como resultado de estos análisis y de los consiguientes estudios de suelos llevados a cabo en la zona pantanosa, se encontró lo siguiente:

En su pasado geológico el área de pantano estuvo completamente cubierta de vegetación y de bosques; al formarse el valle y después el pantano (con aguas tranquilas permanentes) vino una etapa de activa descomposición que originó condiciones de elevado contenido orgánico y deplorable capacidad de soporte.

La casi totalidad del área explorada contiene mantos de material clasificable como "OH" (de origen orgánico y altamente compresible) que se encuentra en espesores que varían desde 3 hasta más de 15 metros en algunos sitios. En otras palabras, cuando los suelos de que se viene hablando reciben cargas, se producen asentamientos de elevada magnitud; la alta capacidad de deformación se debe, en buena parte, a que tales mantos suelen hallarse en estado de baja capacidad y de liquidez. Además la presencia de bolsas de materia vegetal y troncos (presumiblemente en elevado grado de deterioro, que pueden entrar en colapso al sufrir la acción de las cargas) contribuye al aumento de los asentamientos y a la creación de condiciones muy deplorables en los suelos.

El resultado de nuevos sondeos practicados en las rutas números 1, 1-A, 1-B y 1-B-1, que vinieron a ser como testigos de los anteriores, demuestran que toda la zona de las ciénagas o pantanos del río

Atrato es homogénea y que, por tanto, las observaciones y conclusiones hechas sobre las Características geo-técnicas son válidas para toda la zona.

Desde el punto de vista de ingeniería para que la carretera pueda atravesar el área pantanosa, surgen dos soluciones: el viaducto o el relleno.

En cuanto al viaducto, dadas las condiciones indicadas, es evidente que habría de soportarse sobre pilotes en toda su longitud. Sólo unos pocos tendrían de 3 a 5 metros de longitud; un buen número sería de 20 a 30 metros, y la mayoría de 10 a 15 metros. Los pilotes podrían ser prefabricados o moldeados en el sitio. Los prefabricados, dadas las dificultades de abastecimiento de agregados, que obligarían a transporte comparativamente largo y dadas las diferencias de longitud del pilote (según la profundidad de los mantos firmes y la capacidad de rozamiento de las diferentes capas del perfil del suelo), resultarían costosos. El moldeado en el sitio resolvería los problemas a que daría lugar la diferencia de longitud de pilotes, pero subsistirían los problemas y dificultades de abasto de materiales; las distancias de transporte de arena, grava y triturados ocasionarían un problema de dimensiones colosales.

Si se optare por atravesar los pantanos mediante rellenos, habría que estudiar cuidadosamente los materiales que hubieren de emplearse. Como en las áreas pantanosas el material de fondo pertenece al grupo HOH", sólo recurriendo a un transporte de costos sumamente elevados (por no hallarse en las vecindades materiales menos malos que los OH de los pantanos) podrían construirse los terraplenes con materiales distintos.

Los terraplenes contruidos con los suelos de que se viene hablando causarían serios problemas en cuanto a la consolidación, la cual afectaría no solamente al terraplén sino también a los mantos OH sobre los que habría que colocarse los rellenos.

Cuando se construye un relleno con material compresible y de características homogéneas y dicho relleno tiene un espesor limitado, es posible, en general, calcular el asentamiento que el terraplén va a sufrir, y el tiempo necesario para que el fenómeno ocurra, habida cuenta del peso del relleno y de los vehículos que se espera va a circular por la vía. Hay procedimientos que permiten acelerar la consolidación; si los materiales de relleno abundan puede pensarse en una sobrecarga (colocación de un relleno más alto y más ancho que el previsto que aumenta la velocidad de consolidación, especialmente para la base del terraplén). Cuando los mantos de material compresible son de espesor

moderado es factible retirarlos y reemplazarlos con material poco compresible. En algunos casos se ha recurrido al uso de explosivos a fin de evacuar los suelos indeseables.

Para la construcción de este terraplén se pueden emplear dos sistemas diferentes, a saber:

- a) Terraplén por medio de relleno hidráulico, excavando un canal navegable por medio de una draga de succión y colocando el material dragado entre dos empalizadas para utilizarlo en la construcción del terraplén.
- b) Terraplén por medio de materiales transportados, los cuales se pueden obtener en las cercanías de Chigorodó y de Sautatá.

En el caso presente es evidente que los procedimientos antes mencionados no son practicables, y que la variedad de espesores de los mantos compresibles hace prácticamente imposible calcular, con adecuada exactitud, el régimen del asentamiento. Es probable que con objeto de mejorar el comportamiento del terraplén, se requiera el empleo de bermas a manera de contrapesos, pero ello significaría emplear cantidades enormes de material de relleno. Ahora bien, si por dificultades de obtención de materiales o por consideraciones de índole económica se hiciera necesario no pensar en acelerar la consolidación del terraplén y mejorar su comportamiento, habría que contar con que durante más de diez o doce años éste no sería apto para una circulación verdaderamente regular de vehículos y carecería de competencia para recibir una pavimentación y aun un afirmado de mediana categoría.

Así, pues, las características peculiares del área pantanosa hacen muy costoso el cruzarla por medio de una carretera.

De las perforaciones y estudios de los suelos se concluye que a medida que se va haciendo más estrecha la hoya del río Atrato, tienden a mejorarse las condiciones del subsuelo y seguramente más fácil el empleo de materiales de construcción adecuados, a distancias económicamente aceptables.

Las rutas 1, 1-A, 2, 2-A y 3 tienen también el problema del ponteadero en el río Atrato; se trata de un puente de grandes dimensiones y su cimentación originará no pocas dificultades.

Las rutas 4 y 5 aprovechan en toda su longitud tierras altas; no cruzan zona pantanosa, y las perforaciones allí practicadas demuestran una disposición buena del suelo y mucho más favorable para la fundación de estructuras, lo que hace que el puente sobre el río San Pablo o Quito no ofrezca ninguna dificultad.

Se concluye, pues, que desde el punto de vista geotécnico son aconsejables las rutas 4 y 5.

PLUVIOMETRIA

En general la precipitación y la humedad atmosférica están determinadas principalmente por la dirección e intensidad de las corrientes atmosféricas planetarias. En Colombia convergen tres sistemas atmosféricos:

- a) El de los vientos alisios del nordeste, durante la época de verano en el hemisferio sur.
- b) El de los vientos alisios del sureste, durante el verano del hemisferio norte.
- c) El régimen intertropical de las calmas ecuatoriales que se desplazan al sur o al norte, según la intensidad de los sistemas de vientos que lo bordean, y que forman la región intertropical de las calmas ecuatoriales.

El eje de la región de las calmas ecuatoriales coincide con el ecuador climático, que atraviesa el país entre 3° y 60° de latitud norte, aproximadamente. Forma así una ancha faja y hace pertenecer el país a dos hemisferios climáticos.

La distribución regional y local determinada a su vez por los factores locales como la distribución de tierra y agua, el relieve, y con él modificación de temperatura y creación de corrientes atmosféricas locales como los vientos de mar y tierra, montaña y valle, por ejemplo.

La temperatura en Colombia es un factor constante y sólo produce cambios en relación con el aumento de la altura sobre el nivel del mar. Sin embargo, debido al factor nubosidad, existen diferencias considerables en cuanto a cualidad y cantidad de la radiación solar sobre determinada zona.

Geográficamente la zona del Chocó está ubicada, exceptuando sus extremos, en la región de las calmas ecuatoriales, con baja presión atmosférica, alta nubosidad, precipitación y temperatura constante, pero con oscilaciones diurnas de variable intensidad, y esta característica climática está aún acentuada por factores geofísicos regionales.

Su forma de una larga y estrecha faja costanera sobre el Océano Pacífico, de anchura cercana a 90 kilómetros y de 160 kilómetros de longitud, asegura una fuerte influencia marítima. El eje de la región intertropical de las calmas ecuatoriales se encuentra alrededor de 50° latitud norte, es decir, por toda la mitad del Chocó, que así está permanentemente cubierto por ella.

Existe además una influencia directa, como consecuencia de la forma y ubicación del Chocó, debido al traspaso de las temperaturas de grandes masas oceánicas hacia las masas atmosféricas sobre el continente, como resultado de la circulación marítima que obra sobre el clima de los continentes.

El Chocó, y toda la costa colombiana del Pacífico, recibe evaporación constante y abundante de un mar relativamente tranquilo, atravesado por vientos occidentales saturados que pueden ser vientos alisios del sureste, desviados primero por la corriente de Humboldt, después convertidos en vientos occidentales al pasar al hemisferio norte y atraídos por el gran vacuum cálido de los climas ecuatoriales en la Bahía del Chocó, para luego descargarse ante el obstáculo orográfico, especialmente de la Cordillera Occidental.

Aunque las lluvias son abundantes durante todo el año, su intensidad es periódicamente variable según la posición de la línea de convergencia tropical que provoca la aparición o desaparición de los vientos del norte (alisios del nordeste).

En el Chocó pueden distinguirse, por lo menos, las siguientes grandes regiones geográficas: la región de los valles longitudinales del Atrato y del San Juan, la región del Baudó y la región central andina.

En el Bajo Atrato, y sobre ambas costas, la lluviosidad es periódicamente variable según la época del año, debido a la penetración de los alisios del norte, alcanzando su menor intensidad en el mes de febrero. Los vientos del sur no influyen en mayor grado sobre el territorio del Chocó.

Además de que se distingue la costa chocoana por una parte rocosa y en parte de playa al norte del Cabo Corrientes, afectada por la variación anual de las lluvias y otra al sur del mencionado Cabo, que está formado por un andén aluvial de manglares y de mayor precipitación, especialmente los vientos provocan un ambiente distinto al del interior. Las lluvias se presentan con mayor frecuencia en la tarde y la noche, acompañadas de tormentas violentas. La cantidad total de la precipitación es menor allí que en tierra más adentro.

Al desaparecer hacia el interior la influencia directa de los vientos de la costa, aumenta progresivamente la precipitación, orientada, guiada y modificada principalmente por la topografía, hasta alcanzar, en la parte central, frente a los farallones de Citará, de los valles del Atrato y del San Juan, que ocupa el geosinclinal que constituyen las tierras bajas del Chocó, su máxima cantidad.

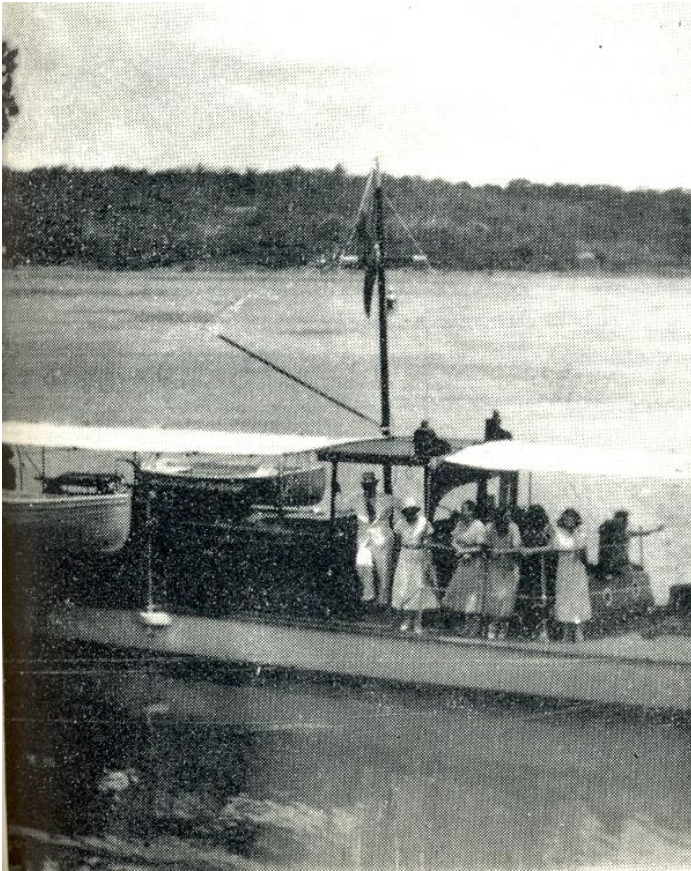
A todo lo largo de la Cordillera Occidental, en su vertiente chocoana, se extiende un cinturón formado por el piedemonte y baja vertiente, hasta unos mil metros de altitud, aproximadamente, donde la precipitación es muy alta y constante, debido a que la evaporación, enfriamiento, condensación y precipitación, favorecida por la topografía, se realizan sobre el mismo cinturón.

Desde una altura aproximada de 1.300 metros hacia arriba, decrece la cantidad de precipitación, y las formas del relieve producen "portadas de vientos" que crean, en las partes de los valles que se prestan por su topografía, un clima local, algo seco, que permite aprovechar esos valles como vías de penetración y colonización.

La Cordillera del Baudó, por su ubicación y forma geográfica, exige un análisis parecido. Su menor altitud (que en promedio no pasa de 500 metros) impide, excepto pequeños focos, una función como la que ejerce la Cordillera Occidental. Esta, a su vez, es diferente de la occidental de la Cordillera Occidental sobre el Atrato, y en sus partes septentrionales deben sentirse los cambios anuales en el régimen de las lluvias.



A los puertos de mar que tiene Colombia pueden acercarse los grandes barcos del Atlántico y del Pacífico.



Tanto en los puertos marítimos como en los fluviales de Colombia se ven embarcaciones modernas utilizadas por los viajeros para el comercio intenso o para las excursiones de recreo.

En Colombia hay grandes selvas y enormes corrientes de agua que las interrumpen y embellecen.



Al parecer los fenómenos meteorológicos y los factores topográficos determinan cuatro fajas de intensidad y volumen de precipitación, así:

- a) De la costa del Pacífico hacia el interior, o sea del occidente hacia el valle intercordillerano.
- b) De la cresta de la Cordillera Occidental, o sea del oriente, también hacia el valle, a través de la baja vertiente y piedemonte.
- c) Del norte, o sea de la costa del Mar Caribe, hacia el sur la parte central geosinclinal.
Estos tres frentes de lluviosidad, el primero aproximadamente con 2.000 a 3.000 mms. anuales, el segundo con unos 1.500 a 2.000 mms, en su periferia andina, y el tercero con una precipitación parecida a la anterior, convergen hacia un epicentro pluvial, que alcanza, algo al sur de Quibdó, valores alrededor de 9.000 mms. anuales.
- d) Desde el sur de la cresta andina y sus ramales, que obligan a torcer el río San Juan hacia el occidente, formando así un codo andino, en cuyo vértice se produce otro centro de baja presión y muy alta precipitación, baja otro frente de lluvias similares al indicado en el ordinal b).

GEOLOGIA

Para dar una idea de la formación geológica del Chocó se transcribe un extracto del "Bosquejo de la Historia Geológica-Morfológica del Chocó", elaborado por el profesor Roberto Wokittel, Subdirector del Servicio Geológico Nacional, en abril de 1959, como una contribución al estudio de la ruta de la Carretera Panamericana.

El territorio choco ano está caracterizado por la Cordillera Occidental, las hoyas de los ríos Atrato y San Juan, separados por el Istmo de San Pablo, la Cordillera de la Costa, el Istmo del Darién al nor-oestey las costas del Atlántico y Pacífico.

La Cordillera Occidental, compuesta de sedimentos marinos juratriásicos y cretáceos y de derrames y flujos submarinos de diabasas y rocas afines básicas y ultrabásicas, empezó el levantamiento al fin del Cretáceo, iniciándose en esa época una intrusión de tonalitas (dioritas) y el movimiento andino que perduró durante todo el Terciario con mayor o menor intensidad acompañado por intrusiones y extrusiones de rocas de gabro, andesita y balasto y actividades volcánicas con depósitos de tobas y ceizas volcánicas en esta Cordillera y en el Istmo del Darién. Los movimientos orgánicos andinos (plegamientos, levantamientos, dislocaciones, sobreescurrecimientos, etc.), y volcánicos produjeron estructuras complicadas de diversa índole, lo cual dificulta un concepto detallado claro sobre la tectónica de esta región.

El perfil de la Cordillera costanera, en dirección oeste-este, que corresponde al curso alto del río Napipí, demuestra la reducida elevación de la Cordillera costanera, compuesta de rocas ígneas (gabro) y metamórficas de sedimentos cretáceos y del Terciario inferior, plegados y con fallas. Al este se extiende la ancha y plana cuenca del Atrato, con estratos menos inclinados del Terciario superior, superpuestos por sedimentos cuaternarios. El espesor del Terciario debe ser de varios miles de metros, pues un pozo de cateo de petróleo hecho sin resultados económicos en la región

de Buchadó, con más de 5.000 metros de profundidad, atravesó sólo estratos terciarios sin llegar al Cretáceo. Los espesores de los depósitos cuaternarios pueden variar mucho; ellos se estiman en la región del Municipio de Riosucio en 50 a 60 m., en Buchadó en 80 a 90 mts.

El Atrato atraviesa en la región de Sautatá al Cordón Chocoano, deprimido en el curso bajo del río Sucio, y en el valle del Atrato. Este cordón se desprende en el Páramo de Frontino, de la Cordillera Occidental; es cortado por el río Murrí, se hunde en el curso bajo del río Sucio y aparece al norte de este río en las Lomas de Cuchillo y La Pulga, al este del Atrato y al oeste y al noroeste del ingenio de Sautatá. El Cordón Chocoano se compone en Loma de Cuchillo de dioritas instruidas en areniscas cretáceas; en La Pulga de areniscas cretáceas; al oeste de Sautatá, de esquistos y lilitas. Hacia el NW, este ramal de la Cordillera Occidental tiene su continuación en la Cordillera Oriental del Darién. El Istmo del Darién contiene al este la Cordillera o Serranía del Darién, al oeste la prolongación de la Cordillera de la Costa. Entre estas dos cordilleras existe un cordón transversal, con andesitas en el límite entre Colombia y Panamá.

COMPARACION DE LAS DISTINTAS RUTAS

Luego de descritas las diferentes posibles rutas de la Carretera Panamericana se entró a hacer su comparación desde el punto de vista de los tramos por construir o por reconstruir en cada una de ellas, y de su presupuesto y costo, el cual necesariamente era aproximado, ya que se deducía de estudios preliminares, pero que estaban dentro de los límites de aproximación aceptables para esta clase de estudios.

RUTA	Construcción Nueva Kms Kms	Por reconstruir	Aprovechables	Longitud total Panamá-Bogotá Kms
I	180	160	555	895
I-A	... 88.5	219	555	862.5
I-B	88.9	219	555	862.9
I-B-I	95.7	206	555	856.7
2 .	377	187	491	1.056
2-A .	459	47	491	997
3	... 374	166	491	1.031
4	459	70	363	892
5	473	94	381	948

Además debe tenerse en cuenta que las rutas números 1, 2 y 3 contemplan un puente de 400 metros sobre el río Atrato; las rutas números 1-A, 1-B y 1-B-1 un puente de 500 metros sobre el mismo río Atrato; la ruta número 2-A uno de 300 metros sobre el mismo río; y las rutas 4 y 5 un puente de 150 metros sobre el río Quito o San Pablo.

RECOMENDACION

Haciendo un resumen de los estudios efectuados para las distintas rutas y de las condiciones generales de la zona, se llegó a las siguientes conclusiones:

La ruta más corta es la número 1-A, pero por las condiciones de los terrenos que tendría que atravesar, inundables, cenagosos y de pésima capacidad de soporte, hubo de descartarse. Por la misma razón las rutas 1, 1-B y 1-B-1.

Las rutas 2, 2-A y 3 se descartaron, tanto por las dificultades del terreno, que en menor extensión son análogas a las anteriores, como porque presentan los inconvenientes resultantes de los alargamientos y costos.

Quedaron, pues, las rutas 4 y 5, aconsejándose la ruta número 4, llamada Ruta Sur, por dos razones principales: el total de kilómetros por construir y por reconstruir es menor; por consiguiente, su costo es menor.

IV. CONSIDERACIONES VARIAS

El Congreso Panamericano de Carreteras reunido en Caracas en 1954, por Resolución número VII recomendó que los países de la comunidad americana indiquen sus sistemas preferenciales de interés internacional, que deberán obedecer a los siguientes criterios: a) Técnico; b) Político; c) Económico, y d) de Seguridad de las Américas.

Por consiguiente, además de las razones de carácter técnico, que se han sintetizado, se consideraron los siguientes criterios:

CONSIDERACIONES FINANCIERAS

RUTA	Costo Construcción nueva Millones \$	Costo Por reconstruir Millones \$	Costo total Sin incluir Millones \$
1	233	35	268
1-A	260	44	304
1-B	209	44	253
1-B-1	225	42	267
2	170	46	216
2-A	191	10	201
3	155	37	192
4	142	15	157
5	146	18	164

El cuadro anterior indica que la ruta de menor costo es la ruta número 4.

CONSIDERACIONES ECONOMICAS

Las carreteras por la vía sur (rutas 4 y 5) cruzarían las dos terceras partes del Departamento económicamente más deprimido de Colombia. Los chocoanos, a no dudar, tienen el nivel de vida más bajo de Colombia, porque allí, fuera de algunas explotaciones mineras y forestales no existe ningún otro medio de trabajo. El material humano, básicamente excelente, no ha tenido oportunidad de involucrarse a la economía monetaria del país fundamentalmente por falta de comunicaciones con el resto de Colombia.

Económicamente las vías de comunicación se realizan con los propósitos de facilitar el movimiento de bienes ya producidos, reduciendo sus costos, o de utilizar factores de la producción sin explotar. Cuando éstas se destinan a explotar tierras y medios no utilizados, se las considera de penetración, y son tan importantes como las vías orientadas a circular producción ya existente. Desde el punto de vista nacional, la Carretera Panamericana, como vía de penetración, quizás sea la más importante del país. En cambio, la importante región de Urabá y del occidente antioqueño cuentan ya con la llamada Carretera al Mar, Medellín a Turbo, obra ejemplar del esfuerzo antioqueño, que ha puesto en marcha una vigorosa colonización.

Desde el punto de vista agropecuario la vía del sur le entregará a los colombianos zonas de posibilidades de desarrollo, como son las de Juradó y otras cerca a la frontera con Panamá, las de Cupica, las del río Valle, Coredó y de Nuquí. Además, para completar la obra colonizadora se propuso también la construcción de la carretera de Juradó a Sautatá.

Asimismo la carretera a lo largo de la costa del Pacífico permitirá la explotación de las reservas forestales del Chocó, que tienen mercados en numerosas regiones del mundo. Es preciso destacar el hecho de que la explotación de madera es una de las pocas fuentes de divisas menores y que, en la forma prevista daría trabajo a numerosos colombianos y ayudaría a solucionar los problemas de balanza de pagos.

Dentro del mismo espíritu de una vía que ha de comunicar los países americanos, se encuentra el poder ofrecer atracción a los turistas. Pocas regiones de América tropical pueden despertar mayor interés que la costa del Pacífico colombiano y sus hermosísimos paisajes que ofrecen ensenadas y bahías.

Es por ello que además de las razones técnicas pueden aducirse muy importantes argumentos económicos de beneficio nacional para una vía a lo largo del Chocó. Es obligación de todo gobierno

propiciar el desarrollo armónico de las diferentes regiones y, por tanto, las obras deben tener preferencia cuando se orientan a redimir los sectores más pobres. El país debe ayudar a los bajos ingresos y no estimular la mayor desigualdad de los ingresos.

CONDICIONES SANITARIAS

En relación con las condiciones sanitarias del Chocó se transcribe el resumen del informe que elaboró, como contribución al estudio de la ruta de la Carretera Panamericana el doctor Luis Patiño Camargo, Director entonces de Salubridad Nacional. Dice así:

Lo de la "insalubridad del Chocó", que ha venido repitiéndose como un axioma, no puede explicarse sino solamente por el desconocimiento que hay de esa región. Hoy día esa afirmación no corresponde en manera alguna a la realidad. En efecto: en el Chocó no ha habido ni hay fiebre amarilla. En 1954 se realizó en las regiones limítrofes con Panamá una intensa vacunación contra esta enfermedad, pero solamente como una medida de prevención extrema, y sobre la información de haberse presentado algún caso en Panamá.

El pian, que había sido desde tiempo inmemorial la verdadera pandemia del Chocó, ha sido prácticamente erradicado, gracias a la campaña especializada que contra esa enfermedad desarrolla el Ministerio de Salud Pública, por intermedio del Servicio Cooperativo Interamericano. Al presente es, en realidad, excepcional encontrar un caso de piano

El paludismo o malaria se está combatiendo intensamente por medio de la Campaña de Erradicación que opera en todo el país. Indudablemente para 1960 o 1961 esta enfermedad habrá dejado de constituir un grave problema. Otras entidades patológicas propias del trópico tienen en el Chocó las mismas características, ni más graves ni menos dramáticas que en cualquiera otra parte del país.

CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD NACIONAL

Aun cuando en la recomendación del VI Congreso Panamericano de Carreteras a que antes se hizo referencia, se habla de la seguridad de las Américas, se consideró que dado el notorio avance de las armas modernas, es reducida la influencia que para tal objeto pueda tener la Carretera. Pero, en cambio, ella sí viene a llenar una necesidad en cuanto a seguridad se refiere. La costa colombiana del Pacífico, en gran extensión carece de vigilancia. La construcción de esta carretera incorporará a la soberanía nacional extensos territorios.

PRESENTACION DEL PROYECTO DE LEY

Acompañado de una extensa e interesante exposición de motivos, de la cual se han extractado los datos anteriormente expuestos, y con varios anexos de gran interés técnico y científico, el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Virgilio Barco Vargas, presentó a la consideración del Senado de la

República, el día 24 de septiembre de 1959, el proyecto de ley "por la cual se incorporan unas carreteras al Plan Vial, se define la ruta de la Carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá y se dan unas autorizaciones al Gobierno".

De conformidad con los artículos 76, 79 y 80 de la Constitución Nacional las obras públicas que hayan de emprenderse o continuarse deben obedecer a planes o programas de carácter general, correspondiéndole, por tanto, al Congreso incorporar al Plan Vial Nacional los sectores de carretera que dentro del territorio nacional forman parte de la llamada Carretera Panamericana.

El proyecto de ley, además de proponer la incorporación de la ruta número 4 (Aspavé-Bahía Solano-Istmo de San Pablo a unirse con la Troncal Occidental) proponía la incorporación de las carreteras Juradó-Sautatá y Turbo-Puerto Rey-Montería, así como la construcción de un canal que una la población de Sautatá, en la margen derecha del río Atrato, hasta inmediaciones del río León, para conectar de allí por tierra con la carretera Medellín- Turbo.

El objeto de este proyecto era conectar la Ruta Sur con la llamada "Transversal del Caribe", mediante la construcción de la carretera de Juradó a Sautatá, y de un canal que comunique a Sautatá con la margen derecha del río León, y de allí a empalmar por tierra con la carretera Medellín- Turbo. De este puerto sobre el Golfo de Urabá se extenderá hasta la frontera venezolana en Paraguachón, la Transversal del Caribe por Puerto Rey, Montería, Sincelejo, Cartagena, Barranquilla, Ciénaga, Santa Marta, Riohacha y Maicao.

En cuanto a la carretera Juradó-Sautatá, prolongada hasta Acandí, tiene por objeto la unificación vial del Chocó, incorporando a su economía una región de considerable potencial económico, al mismo tiempo que abre la posibilidad adicional de conectar este sitio con Turbo, cruzando el Golfo de Urabá por medio de transbordadores. Con la construcción de estas obras adicionales quedan satisfechas todas las aspiraciones de estas regiones del país, sin perjuicio de la obra de la Carretera Panamericana.

LA DISCUSION EN EL CONGRESO

Tanto en el seno de las corporaciones profesionales y técnicas, como en la prensa y la radio, en Colombia, se adelantó un amplio y vivo análisis sobre la ruta de la carretera, y se expusieron diversas opiniones sobre sus aspectos técnico, económico, político y geográfico y, en especial, sobre la conveniencia relativa entre la Ruta Sur o del Pacífico que se desarrolla a lo largo de las partes altas de la Serranía de Baudó, atravesando luego el llamado Istmo de San Pablo y la llamada Ruta Norte que cruza el río Atrato. El interés público de todos los sectores de opinión por este tema técnico, mostró claramente el anhelo de los colombianos por vincularse a la Carretera Panamericana y por medio de ella a todos los demás pueblos de América.

En el Congreso Nacional, además del estudio reglamentario se llevaron a cabo audiencias públicas, con participación de destacados técnicos y especialistas. Como resultado de las deliberaciones y para facilitar la conexión con la Carretera Transversal del Caribe, se modificó el proyecto de ley fijando como punto de entrada a Colombia el sitio denominado Palo de las Letras, situado aproximadamente a 40 kilómetros al noreste de Aspavé.

Actuó como ponente para primero y segundo debates en el Senado de la República el Senador doctor Alfonso Palacio Rudas, y en la Cámara de Representantes, para ambas ponencias, el Representante ingeniero Pablo Vanegas Ramírez. En las ponencias presentadas por estos distinguidos parlamentarios se hizo una síntesis del problema y se propuso su adopción.

El proyecto de ley así modificado fue aprobado por unanimidad, tanto en el Senado de la República como en la Cámara de Representantes. Cumplido el trámite parlamentario, el proyecto fue sancionado por el señor Presidente de la República el 17 de diciembre de 1959, día en que se conmemora la fundación de la República de Colombia y la muerte del Libertador Bolívar, convirtiéndose en la Ley 121 de dicho año.

LA LEY

El texto completo de las Leyes es el siguiente:

L E Y 121 DE 1959
(diciembre 17)

" por la cual se incorporan unas carreteras al Plan Vial, se define la ruta de la Carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá y se dan unas autorizaciones al Gobierno".-

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA :

ARTICULO 1º.- Incorpórase al Plan Vial las siguientes vías:

- a) Palo de Letras, Cabeceras del Nercua, Bahía Solano, Istmo de San Pablo.
- b) Palo de Letras al río Atrato y de ahí a unirse con la carretera Medellín-Turbo.- Esta vía comprende la construcción de un canal en la zona pantanosa desde el río Atrato hasta el punto en que técnica y económicamente pueda hacerse la conexión por carretera.
- c) Juradó-Cabeceras del Nercua
- d) Turbo-Puerto Rey-Montería.

PARAGRAFO.- La carretera Palo de Letras-Cabeceras del Nercua-Bahía Solano-Istmo de San Pablo-Asia-Manizales-Bogotá, será considerada como el sector de la Carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia.

ARTICULO 2º.- En los presupuestos de cada una de las próximas vigencias, el Gobierno Nacional incluirá una partida no inferior a diez millones de pesos (\$10'000.000.00) para la Carretera Panamericana y una suma igual para las carreteras a que se refieren los literales b), c) y d) del artículo 1º, hasta la terminación de las mismas.

ARTICULO 3º.- Autorízase al Gobierno para abrir los créditos al presupuesto y celebrar los contratos necesarios para la financiación de los estudios y la construcción de las obras a que se refiere la presente ley.- Los contratos que en virtud de estas autorizaciones celebre el Gobierno solamente requieren para su validez la aprobación del Presidente de la República, previo concepto del Consejo de Ministros y del Consejo Nacional de Política Económica y Planeación.

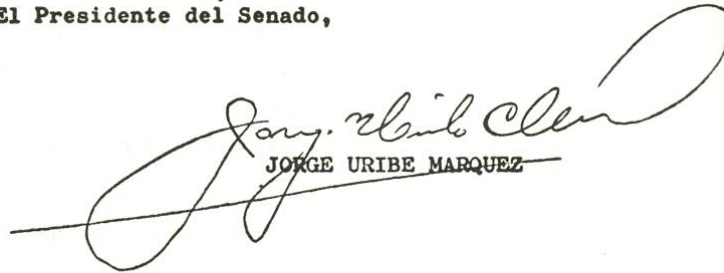
- 2 -

ARTICULO 4º.- Igualmente queda autorizado el Gobierno para celebrar los acuerdos Internacionales a que haya lugar en desarrollo de la Convención sobre Carretera Panamericana, suscrita en -- Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936 y aprobada por la ley 22 de 1940.

ARTICULO 5º.- Esta Ley rige desde su sanción.

DADA EN BOGOTA, D.E., A TRES DE DICIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE.-

El Presidente del Senado,



JORGE URIBE MARQUEZ

El Presidente de la Cámara de Representantes,



JESUS RAMIREZ SUAREZ

El Sub-Secretario del Senado,



DANIEL LORZA ROLDAN

El Secretario de la Cámara,

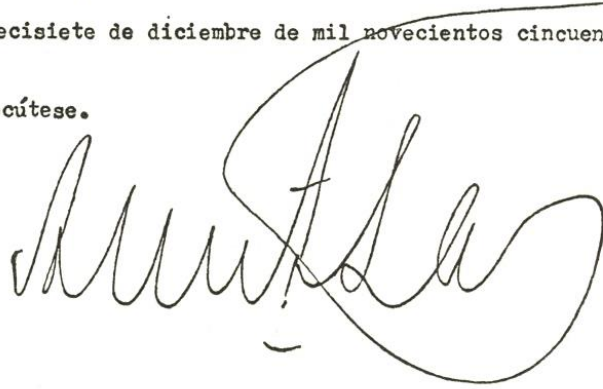


LUIS ALFONSO DELGADO

REPUBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL.

Bogotá, D.E. diecisiete de diciembre de mil novecientos cincuenta y nueve.

Publíquese y ejecútese.



El Ministro de Justicia, Encargado
del Despacho de Relaciones Exteriores,



GERMAN ZEA.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,



HERNANDO AGUDELO VILLA.

El Ministro de Obras Públicas,



VIRGILIO BARCO VARGAS.

ACTUALIZACION DEL PUNTO DE EMPALME CON PANAMA

Teniendo en cuenta la recomendación de que se actualizara la ratificación de los puntos de conexión internacional del Sistema Vial Panamericano, hecha por la Segunda Reunión de la Comisión Técnica de Expertos en Planeación de los Congresos Panamericanos de Carreteras, celebrada en septiembre de 1959 en Río de Janeiro, el Gobierno de Panamá dictó el Decreto número 41, por el cual incorporó al Plan Vial Panamericano y se declaró como ruta de la vía panamericana en el territorio de la República de Panamá el tramo "Yaviza-Pino-gana-Palo de Las Letras", declarando a este último como punto de empalme con el sector colombiano de la Carretera Panamericana. En esta forma el Gobierno de Panamá mostró una vez más su decidido espíritu de cooperación para definir totalmente la ruta entre la ciudad de Panamá y la red vial colombiana.

DECLARACION DE LOS PRESIDENTES DE COLOMBIA Y PANAMA

Al quedar en esta forma definida la ruta de la Carretera Panamericana en toda su extensión, dándose un paso fundamental para eliminar el llamado Tapón del Darién, éste quedó reducido a su aspecto financiero.

Colombia informó a los gobiernos americanos sobre la superación de esa etapa, y apoyó ante ellos la gestión adelantada por el Presidente del Comité Directivo Permanente en desarrollo de la Resolución III, aprobada en la IV Reunión del Comité Directivo Permanente.

El 3 de abril de 1960, en la ciudad de Panamá, los Presidentes Lleras y De La Guardia suscribieron la siguiente declaración:

El ideal de todos los pueblos de América de disponer de una vía terrestre que los una e intensifique sus elaciones culturales y económicas está a punto de realizarse.

Es voluntad de los Gobiernos de Panamá y Colombia aunar esfuerzos para la pronta terminación del sector denominado "El Tapón del Darién", de trascendental importancia interamericana, como ha sido reconocido por Cámaras Legislativas y Jefes de Estado americanos.

Ante la realidad económica de los países signatarios resulta deseable la equitativa colaboración internacional para la terminación de la Carretera Panamericana, por lo cual los

Presidentes de Panamá y Colombia, hablando en nombre y representación de ambos pueblos soberanos, sobre cuyos territorios habrá de construirse el eslabón final de la comunicación terrestre del Continente, se comprometen a gestionar el financiamiento de los estudios finales, primero, y de la construcción, después, de acuerdo con las Resoluciones aprobadas por el VII Congreso Panamericano de Carreteras, para lo cual están seguros de la cooperación de todos los pueblos de nuestro Hemisferio.

EL VIII CONGRESO PANAMERICANA DE CARRETERAS

Del 20 al 29 de mayo de 1960 se llevó a cabo en Bogotá el VIII Congreso Panamericano de Carreteras, que fue presidido por el Ministro de Obras Públicas de Colombia, ingeniero Virgilio Barco Vargas.

Por su carácter de conferencia especializada interamericana correspondió al Consejo de la Organización de los Estados Americanos, en virtud del artículo 83 de su carta constitutiva, transmitir la convocatoria, la que se hizo una vez establecida la fecha de común acuerdo con el Gobierno de Colombia, y de haberse aprobado el Temario y Reglamento por parte del Consejo Interamericano Económico y Social por Resolución de 19 de noviembre de 1959.

La tarea básica del Congreso fue todo lo relacionado con la Carretera Panamericana. Al iniciarse el Congreso la Delegación colombiana, por conducto de su Presidente, ingeniero Virgilio Barco Vargas, presentó un informe sobre la vía adoptada dentro del territorio colombiano y las gestiones adelantadas para actualizar el punto de empalme con Panamá. Este informe comprendió no solamente los documentos presentados a la consideración del Parlamento colombiano durante la discusión del proyecto de ley, sino también una explicación de los antecedentes, de la historia y del texto de la Ley 121 de 1959 "por la cual se incorporan unas carreteras al Plan Vial, se define la ruta de la Carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá, y se da una autorización al Gobierno".

Al aprobar el Congreso, por aclamación, el informe de la Delegación colombiana (Resolución III) quedó definitivamente superada la etapa de la determinación de la ruta. El Congreso dio luego el paso fundamental siguiente al aprobar un plan concreto de financiación de los estudios y diseño para la Construcción (Resolución IV). Además, por unanimidad, dejó constancia de su agradecimiento a los Gobiernos de Bolivia, Colombia, El Salvador, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela por el ofrecimiento formal de su aporte a la financiación de dicho plan concreto, y a los Estados Unidos por haber aprobado su cooperación para la apertura del camino provisional y estudio para el fomento económico general de la región del Darién en Panamá y zonas contiguas en

Colombia (Resolución V). De esta manera, cuando se reúna en Washington, en 1963, el IX Congreso Panamericano de Carreteras, deben estar terminados los proyectos de construcción y presupuesto para que dicho Congreso pueda acometer la etapa siguiente: la financiación de la construcción.

PLAN CONCRETO PARA EL FINANCIAMIENTO DE LOS ESTUDIOS EN EL TAPON DEL DARIEN

Entre las diversas fórmulas adecuadas para dar cumplimiento al mandato que confirió el Comité Interamericano de Representantes de los Presidentes, se ha adoptado la que el propio Comité consagró para hacer efectivas sus 27 recomendaciones, o sea, la de referir las conclusiones que al respecto se formularan sobre aquéllas por los organismos competentes de la OEA, al Consejo de la Organización.

Por otra parte, resulta este el procedimiento más fácil para asegurar la ejecución inmediata de la Resolución. En efecto: el VIII Congreso tuvo en cuenta la circunstancia afortunada de que, desde diciembre de 1957, tanto en la Comisión de Presupuesto como en el Consejo de la OEA, los Gobiernos de las Repúblicas americanas expresaron ya su respaldo total a las recomendaciones del Comité, asumiendo gradualmente la responsabilidad de su ejecución y el aumento correspondiente a sus contribuciones. Muchas de estas Recomendaciones se están desarrollando en virtud del compromiso internacional protocolizado en aquella oportunidad. La Resolución aprobada por el VIII Congreso provee cumplidamente a que la Recomendación 6 sea, en breve tiempo, una nueva actividad de la Unión Panamericana, dentro de los programas de cooperación y solidaridad continentales ordenados por el Comité Interamericano de Representantes de los Presidentes, refrendados posteriormente por todos los Jefes de Estado de las Américas.

Ajustándose a los sistemas administrativos de la Unión Panamericana, se recomendó que el Consejo de la OEA adicione el presupuesto del año fiscal de 1960 a 1961 con la partida de US\$ 3.000.000 en que se estima el costo del plan de financiación, y se solicita igualmente que, mientras los Gobiernos van depositando los aportes determinados en el plan, se utilicen para apresurar la realización de esta iniciativa, ella sí trascendental para promover la integración del sistema vial panamericano, recursos del fondo de trabajo de la Unión Panamericana, que serán reintegrados a medida que las cuotas sean giradas a la Tesorería de la Organización.

Una y otra recomendación son de frecuente recibo en la vida administrativa de la Unión Panamericana, y la primera era urgente formularla, en vista de que en marzo de 1960 fue votado el presupuesto de

la vigencia que comenzaba a regir en julio del mismo año. En esta empresa no cabían los aplazamientos, y por eso se acudió a solicitar el empleo de las fórmulas fiscales previstas por la Organización para las situaciones de urgencia.

CAMINO PROVISIONAL

Con posterioridad al VIII Congreso Panamericano de Carreteras continuaron las gestiones del Ministerio de Obras Públicas con la Administración de Cooperación Interamericana de los Estados Unidos de América, y así a 28 de junio de 1960 se firmó un convenio, que fue debidamente aprobado por el Consejo Económico, por el Consejo de Ministros y por el señor Presidente de la República, de acuerdo con la Ley 24 de 1959, mediante el cual la mencionada entidad suministra con fines a la construcción del camino industrial, equipo por US\$ 250.000, siendo los transportes por cuenta del Gobierno de Colombia, así como su manejo, el cual probablemente se hará con la cooperación del cuerpo de Ingenieros del Ejército. Este equipo, que ya ha llegado en su mayor parte, ha sido trasladado a Bahía Solano para iniciar desde allí en dos frentes, hacia Juradó y Quibdó, la apertura de la brecha auxiliar o camino provisional.

Entretanto el Ministerio de Obras Públicas ha continuado adelantando estudios sobre la carretera, especialmente estudios aerofotogramétricos que permitirán trazar con precisión la ruta adoptada definitivamente, así como la construcción del camino industrial dentro de la zona adoptada, lo cual no solamente facilitará el comienzo de una colonización en las ricas tierras del Chocó, que así quedarán incorporadas a la economía nacional, sino también se facilitarán los estudios de terreno, hoy bastante difíciles por falta de medios de comunicación y de recursos.

EN EL COMITE DE LOS 21

En el mes de septiembre de 1960 se reunió en Bogotá la Reunión de Consulta de los Cancilleres de los Países americanos, llamado ordinariamente el Comité de los 21. Una de las recomendaciones de dicho Comité fue solicitar a la Comisión de Presupuesto de la OEA la atención a la financiación de los estudios definitivos de la Carretera Panamericana en el Tapón del Darién y la apertura del camino provisional o industrial.

LA DECLARACION DE BAHIA SOLANO

Habiéndose ya recibido la mayor parte del equipo suministrado por la Administración de Cooperación Internacional de los Estados Unidos, se entrevistaron en el Chocó los Ministros de Obras Públicas de

Colombia y Panamá, señores Misael Pastrana Barrero y Pablo Barés, quienes suscribieron, conjuntamente con numerosas personas, la siguiente acta:

En Bahía Solano, en el Departamento del Chocó, de la República de Colombia, a los diez y seis días del mes de abril de mil novecientos sesenta y uno, los suscritos Pablo Barés y Misael Pastrana Barrero, Ministros de Obras Públicas de Panamá y de Colombia, respectivamente, en presencia de miembros de los Organos Legislativos de las dos Repúblicas; del Gobernador del Departamento del Chocó, Antonio Bonilla Gómez; de funcionarios de los Ministerios de Obras Públicas antes citados; de las autoridades civiles, eclesiásticas y militares del Chocó; de los representantes del Punto IV en los dos países; de los miembros del Subcomité del Darién y de distintas personalidades cuyas firmas aparecen al pie de la presente acta, declaramos formalmente iniciados los trabajos de apertura de la brecha provisional de la Carretera Panamericana en el sector colombiano del Tapón del Darién y en zonas contiguas en Colombia. En constancia y para perpetuo recuerdo de este suceso que viene a convertir en una realidad el viejo anhelo de la integración de las Américas, se firma esta acta.

En sesión celebrada el 5 de abril de 1961, el Consejo de la Organización de los Estados Americanos resolvió establecer un fondo especial para atender los fines de la Resolución IV del Octavo Congreso, de acuerdo con el artículo 85 del Reglamento de la Unión Panamericana, acordando igualmente transmitir a los Gobiernos de los Estados Miembros con la recomendación de que tengan a bien considerar su adopción, el plan de financiamiento con la escala que figura en la mencionada Resolución IV.

Dicha escala, basada en un presupuesto de \$ 3.000.000.00 es la misma que propuso la Delegación de México en el VII Congreso Panamericano de Carreteras, reunido en Panamá en 1957, a la cual se ha hecho referencia anteriormente.

QUINTO PERIODO DE SESIONES

DEL COMITE DIRECTIVO PERMANENTE

En los días 24 a 28 de abril de 1961 se reunió en Washington, en su quinto período de sesiones el Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, el cual por Resolución número 1 autorizó al Presidente del mismo para que preste el asesoramiento que sea necesario al Secretario General de la Organización de los Estados Americanos para la administración del fondo

especial, a cuyo efecto recomendó la formulación de un conjunto de normas que regulen la mecánica de adjudicación de contratos, pagos, etc.

Igualmente solicitó al Presidente del Comité para que secunde las gestiones del Consejo ante los gobiernos que aún no lo hubieren hecho, a que verifiquen sus aportes.

ESTADO ACTUAL DE LA FINANCIACION

Hasta la fecha han hecho aportes para el Fondo Especial, con el cual se van a atender los gastos de los estudios del Tapón del Darién, las siguientes naciones: Chile, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua y Perú.

Han ofrecido el aporte Bolivia, Ecuador, Haití, Paraguay y Venezuela.

En cuanto a Colombia y Panamá se convino que cada uno de estos países paguen la mitad de su aporte en septiembre de 1961 y el resto en abril de 1962, por iguales cantidades.

Es de esperar que todos los países paguen sus aportes a más tardar en 1962, tomando en cuenta la necesidad de emprender los trabajos durante la próxima estación seca en el Darién y zonas contiguas en Colombia.

