

EL CANAL DEL ATRATO

Por: FRANCISCO ESCOBAR

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 2, Volumen III
1936*

Los conceptos que a continuación se expresan fueron escritos cuando en 1929 se trajo a la discusión pública, no sólo en el Senado de Colombia, sino también en la prensa de los Estados Unidos, el tema del Canal del Atrato.

El ex-Contraalmirante Colby M. Chester se expresó en términos definidos en favor de la construcción de dicho canal basado en que los Estados Unidos necesitaban otro canal y en que el de Nicaragua sería más costoso y menos importante que el del Atrato. Su opinión fue contradicha por varias autoridades americanas, como se verá más adelante, respecto a la capacidad del Canal de Panamá.

Sin embargo, el desarrollo mundial es tan intenso, que es difícil predecir lo que sucederá en el no lejano porvenir. Esta consideración hace tal vez oportunas las observaciones siguientes.

En el albur de la Historia cupo en suerte a Colombia llegar a ser dueña de una situación privilegiada en el Continente americano. Besan su litoral dos océanos: el Atlántico (Caribe) y el Pacífico; y, como para acrecentar sus tesoros, puso la Providencia entre los dos mares una garganta de tierra, aquella que le impidió a Colón el paso a las Indias o a Catay. Todos los conquistadores, desde Colón, se dieron cabal cuenta de la necesidad de comunicar los dos mares rompiendo esa muralla del Istmo que se llama Panamá.

El comercio internacional en su desarrollo de siglos acentuó la necesidad de dicha comunicación; y, más tarde, la estrategia naval de los Estados Unidos puso en claro la urgencia de un canal interoceánico.

El pudor patriótico exige que se pase la esponja del olvido a los acontecimientos que culminaron con la pérdida de Panamá para Colombia...

Como en previsión de lo que sucedería, dio la misma Providencia a Colombia la vía para otro canal, valiosa posesión que bien manejada, puede compensarle a Colombia la pérdida del Istmo y del Canal de Panamá.

Perspectivas.

Cuando el susodicho ex-Contraalmirante Chester habló por la prensa sobre la importancia del Canal del Atrato, el tema dio lugar en Colombia a una encuesta y a comentarios de algunos periódicos. «El Tiempo», de Bogotá, opinó que «la lección que nos enseñó Panamá deberla servirnos de faro para evitar futuras catástrofes». De las encuestas sólo llegó a mis manos la magistral del Dr. Carlos E. Restrepo; pero entiendo que fueron muchas y varia la opinión en ellas expresada.

Leí después el muy interesante estudio técnico de mi ilustrado compatriota Antonio Luis Armenia, que calcula el costo del Canal del Atrato en la suma de \$538.119.523.00. Y aun cuando estos cálculos son mucho más crecidos que los de Chester, aun así, son menores de lo que se calcula para el Canal de Nicaragua. Sobre el costo de nuevas esclusas para el Canal de Panamá, de la presa Madden y la construcción a nivel, hay diversas opiniones.

El proyecto Armenia adolece del grave inconveniente del túnel que considera él necesario para el paso de la cordillera. Pero es probable que se encuentre alguna depresión que evite el túnel.

Lo que más importa, desde luego, es que en Colombia se hayan preocupado con el asunto.

El Senador Paulo Emilio Bustamante presentó la siguiente proposición:

«Facúltase ampliamente al Ejecutivo para acometer la construcción del Canal del Atrato y, en consecuencia, emitir bonos hasta por la mitad de la suma que presuponga el costo de la obra; para colocar sus bonos entre los gobiernos y las compañías particulares americanas ; para nombrar comisiones científicas que hagan los estudios del caso; para la construcción de edificios en la región de Urabá y Bahía de Cupica, y, en fin, para la organización de la empresa en la forma que lo estime conveniente»¹.

¿Que la idea del senador Bustamante es utópica se deduce de sus propias frases; porque ¿qué gobiernos americanos y qué compañías querrían suscribir los bonos de que habla la proposición? La inversión de capital en una empresa que se quedaría inconclusa, pues se trata sólo de vender bonos por la mitad del costo de la obra, y supongo que Colombia suscribiría la otra mitad, ¿con qué recursos contaría para ello?

Y es inútil pensar en que Colombia sola pueda acometer toda la empresa o la mitad siquiera. Y siendo esto así, veamos qué otros recursos le quedan para realizar su empresa del canal.

¹ El proyecto actual termina sobre la Bahía de Solano, la cual, en concepto del ingeniero Carlos Gartner de la Cuesta y de la comisión nombrada para explorarla, es la más bella y grande de Colombia y la más propia para establecer el puerto guerrero del futuro. Este proyecto bien podría relacionarse con el del Canal del Atrato. Debería explorarse ese territorio a fin de buscar la manera de construir el aludido canal de suerte que se evite el túnel y se salga directamente a la Bahía de Solano.

Postores.

El fracaso de Francia en Panamá la excluye de pensar en otro canal; Inglaterra ha mirado siempre con ojos de envidia la construcción de un canal para competir con el de Panamá, y lo mismo se puede aseverar del Japón; pero ni éstas ni ninguna otra nación, se atreverla a granjearse la enemistad de los Estados Unidos o, lo que es lo mismo, a suscitar una guerra con ellos, pues a eso equivaldría el ambicionado canal. No hay que perder de vista esto, que repito: los Estados Unidos no permitirán por las buenas la construcción de un canal que amenace al de Panamá o vaya a competir con él².

De lo anterior se desprende que está hoy Colombia respecto del Canal del Atrato, en idéntica situación que lo estuvo en lo del Canal de Panamá: o negocia con los Estados Unidos o no negocia.

Pero cabe preguntar: ¿necesitan los Estados Unidos otro canal? Ya veremos lo que opinan varias autoridades en la materia³.

Pero supongamos que sí lo necesitan y que se deciden por el Canal del Atrato. ¿Qué le convendría hacer a Colombia?

² El anormal desarrollo del Japón, su ambición desmedida, su gran fuerza naval y militar, su dominio de la parte occidental del Océano Pacífico y su tradicional querrela con los Estados Unidos, preparan el desarrollo de un drama o tragedia cuyo escenario será dicho océano. Y es posible que el Japón se atreva a obtener la concesión de un canal cercano al de Panamá, retando así a los Estados Unidos.

³ John Stevens, antiguo Ingeniero Jefe del Canal de Panamá dice:

«No veo razón alguna para la construcción del Canal de Nicaragua. El "tráfico que hoy se hace (1929) por el Canal de Panamá es de sólo la tercera parte de su capacidad actual. Y con un canal a nivel, que considero práctico, la capacidad del Canal de Panamá serviría el tráfico por siglos y siglos.

» Y ya que la cuestión de un abastecimiento de agua suficiente se ha resuelto con la construcción de la presa Madden, la construcción de un tercer sistema de esclusas serviría el tráfico por cien años».

Según este ingeniero la construcción de un canal por Nicaragua costaría un billón de dólares.

El General Edgar Jadwin, ex-Ingeniero Jefe del Ejército americano, está de acuerdo con la opinión de Stevens; y agrega: «Se ha calculado que el canal por Nicaragua puede costar más de \$ 500.000.000-00 de dólares; mientras que nuevas esclusas en el de Panamá costarían unos \$ 135.000.000.00. Este canal puede ensancharse o profundizarse a medida que las circunstancias lo exijan, y, así, tendría capacidad suficiente hasta un lejano porvenir».

Nelson Rounsvell, editor del «The Panamá American», de Panamá, dice:

«Sólo dos razones pueden alegarse para que los Estados Unidos se embarquen en tan grande empresa como la construcción del Canal de Nicaragua, a saber: para la defensa nacional y para atender a las exigencias de tráfico internacional, que no puede llenar el de Panamá. Niego la validez de ambas razones.

» Respecto a la defensa nacional, opino que otro canal debilitaría en vez de reforzar nuestra posición en caso de guerra con una nación poderosa.... En cuanto a la necesidad comercial, es indiscutible que el Canal de Panamá puede ponerse en condiciones de servir ese comercio durante setenta y cinco años.

» No obstante no tener los Estados Unidos necesidad de otro canal, y que éste sería una rémora en tiempo de guerra y empresa costosa en tiempo de paz, sería desastroso permitir que otra nación construyera y fortificara algún otro canal, en competencia con el nuestro. Y malicio que más de una fuerte nación está pronta a construir tal canal tan pronto como nosotros abandonemos el proyecto».

Sé que muchos colombianos abrigan un temor sincero de negociar con los Estados Unidos o con sus nacionales, en lo cual no dejan de tener razón si se recuerda la pasada experiencia; pero hay que tener en cuenta también que nuestro país ha sido víctima de otras naciones: Francia, Italia, Inglaterra y otras nos han tratado con puño de hierro. Es que la fuerza ha sido siempre el juez cuyos fallos nunca consultaron la justicia; pero ya alborean días mejores para el débil, si es que la Sociedad de las Naciones llega a cumplir los altos designios para que fue creada. Es cierto que los tratados internacionales han sido papel quemado, mas no por eso debe suspenderse el «Derecho de gentes». La civilización da sus traspiés, tiene sus retrocesos; pero marcha, empero, y el dominio de la fuerza bruta disminuye.

Que una nación se niegue a negociar por miedo a que la engañen, es demostrar una pusilanimidad que no cuadra con la dignidad; es seguir la política de los caciques de América que se sepultaban con sus tesoros. Y si la soberanía, como yo la entiendo, se funda en la igualdad, su calidad de nación soberana le impone a Colombia el deber de tratar de igual a igual, si llega el caso, con cualquiera otra nación, por poderosa que ella sea.

Lo anterior no quiere decir que Colombia vaya a tomar la iniciativa en el asunto de que se trata; pero sí que debe estar preparada para negociar o contratar cuando quiera que la ocasión se presente o que los intereses nacionales así lo exijan.

En el caso del Canal del Atrato ocurren muchos factores inciertos que complican la situación. He partido del supuesto que ese canal es necesario para el comercio mundial, sobre todo entre las Américas, y muy importante para la estrategia y política internacionales. Además, que son los Estados Unidos la única nación en condiciones de negociar el Canal del Atrato. Y demos por sentado que ha llegado la hora de que aquella nación se acerque a proponer a Colombia la negociación. Dos recursos le quedan a Colombia entonces: negarse a negociar o iniciar la negociación.

En el primer caso — valga la suposición — puede suceder que la impaciencia de los Estados Unidos los induzca a tratar de forzar a Colombia a que discuta los términos de una negociación, y que, negándose ésta, aquéllos le recuerden la doctrina del «dominio eminente», proclamada por el Secretario Hay durante la luctuosa época del tratado sobre Panamá. Colombia haría entonces un gesto patriótico, un desplante de altivez como suele cuando se amenaza su soberanía, Y quizá el mundo entero protestaría contra la imposición yanqui. Digo «quizá» porque llevo grabado en la memoria lo que sucedió a raíz de la separación de Panamá: que, con excepción del Ecuador, las repúblicas americanas aprobaron con su silencio, y las naciones europeas abiertamente, el brutal procedimiento. Esa es la historia.

En el segundo caso, o sea que Colombia acepta la invitación a negociar, ocurrirán arduos problemas, como el de control y dominio o soberanía. Para entonces es para cuando deben estar preparados los hombres que rigen actualmente los destinos de Colombia: «para evitar futuras catástrofes», como bien lo dijo «El Tiempo».

Entre las ventajas que enumera Chester para el Canal del Atrato se cuenta que dicho canal atravesará sólo territorio colombiano y, por tanto, no estaría sujeto a las difíciles cuestiones

que presentaría el Canal de Nicaragua, debido al condominio de Costa Rica y el Salvador, etc. Y creyó Chester que sería posible negociar un tratado sobre la base de suministrar los Estados Unidos el capital necesario, pero nada dijo acerca de control.

Quizá se podría llegar a un acuerdo en la materia; pero, como ya lo dije, la resolución del problema, si se presentare, corresponderá a los estadistas e antinacionalistas colombianos, capaces de enfrentarse a los saxo-americanos, cuya diplomacia no pudieron o no supieron contrarrestar nuestros diplomáticos de antaño.

De las anteriores observaciones se desprende un inmenso interrogante.... Pero al fin, y en último análisis, de interrogantes se compone el porvenir.

FRANCISCO ESCOBAR
Brooklyn - Nueva York.



Revisado por: FEPP