

CONVIVENCIA Y OPORTUNIDAD DE ESTUDIAR EL POSIBLE CANAL INTEROCEÁNICO POR EL ATRATO

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 1, Volumen IV
1937*

Por insinuación de nuestro amigo el meritísimo ingeniero Dr. Francisco Escobar, quien con tanta pericia y patriotismo desempeñó por largos años nuestro Consulado en Nueva York, queremos ocuparnos hoy de tan importante asunto, para llamar la atención de los ingenieros y geógrafos colombianos hacia la posibilidad de que por parte de Colombia se elabore un proyector de comunicación interoceánica a través de su territorio.

Para iniciar discusión tan interesante empezamos por traducir a continuación un artículo publicado en "The New York Times" sobre el presupuesto Canal de Nicaragua, y que nos envió el mismo Dr. Escobar. Dice así:

"Se ha suscitado, últimamente, un acalorado debate alrededor de la suma que se piensa invertir (\$732.000.000) en la construcción del canal de Nicaragua, obra que se destina como un complemento del de Panamá, cuyo costo, como se sabe, fue de \$ 547.000.000" oro.

Los partidarios del canal de Nicaragua alegan que su construcción fomentará la amistad entre los Estados Unidos y los países del Centro y Sur de América, permitirá el aumento de un tonelaje adicional y abrirá, en fin, una vía interoceánica más corta para la movilización de nuestra escuadra en caso de que el Canal de Panamá fuera obstruido por deslizamientos de tierra a causa de los temblores.

Los contrarios afirman que la obra sería considerada en los países del Sur como una prueba manifiesta del imperialismo yanqui; que la capacidad del Canal de Panamá, que es de 70.000.000 de toneladas por año, no llegará a esta cifra sino hasta 1970 de modo que los 80.000.000 de toneladas que se calculan para el de Nicaragua, no son de imperiosa necesidad por ahora que los buques que hoy pasan por Panamá en ocho horas necesitarían treinta horas por el de Nicaragua y, por último, que hasta no saber, en definitiva, si los acorazados han de quedar en desuso, debido a la importancia creciente de los aeroplanos, no se podrá saber si la nueva vía proyectada.

De estas opiniones encontradas pueden deducirse ciertas conclusiones al parecer llenas de razón. Por lo pronto podemos y debemos confiar que el Departamento de Estados se han de resolver, satisfactoriamente, todos los problemas diplomáticos que se vayan

presentando. Además, es indispensable decir que el transporte marítimo de nuestra costa oriental a la occidental de la América del Sur, siempre se hará por Panamá, al paso que el intercambio comercial de una a otra de nuestras costas se hará por el de Nicaragua. También hay que invertir en que tanto el buque de guerra como el aeroplano tienen su objetivo que les es propio e irremplazable.

Hay otra circunstancia agravante que debe tenerse en cuenta. ¿Qué sucedería, por ejemplo, si un terremoto devastara la zona del Canal? La respuesta es obvia: No habría canal que defender ni actividad comercial. Y con nuestra flota de guerra dividida el enemigo, si lo hubiere, se aprovecharía de esta circunstancia para el ataque.

Podría arguirse que una contingencia como ésta es remota puesto que la región del Canal no está sujeta sino a leves temblores de tierra, que hasta ahora ha sido pocos y ocasionales; pero es lo cierto que terremotos has incurrido en partes donde menos se esperaban.

Además, cuando se construyó en Canal de Panamá muy poco se sabía acerca de la técnica de resistencia en los edificios de aquí que las esclusas y otras estructuras no fueran construidas a prueba de tales accidentales. De modo que al acaecer allí un verdadero terremoto el Canal quedaría enteramente destruido o, por lo menos, definitivamente cegado a causa de los derrumbes.

Hoy si pueden construirse esclusas, murallas y terraplenes a prueba de temblores de tierra, por fuentes que sean. Parécenos impracticable la reconstrucción del Canal de Panamá, pero si se construye el de Nicaragua, a prueba de movimientos sísmicos, pre eficaz para el comercio y listo para nuestra defensa.

He ahí las razones por las que conceptuamos que el Canal de Nicaragua no es un lujo para nosotros sino una verdadera seguridad para nuestro comercio y para la defensa d nuestro país.

Jacobo J. Creskoff – Filadelfia, febrero de 1937.

Evidentemente, la carta anterior del "New York Times" representa a cabalidad una orientación importante de la opinión norte-americana, y así nos sirve para demostrar como fuera de oportuno el que Colombia insistiera ente el mundo en la conveniencia del Canal del Atrato, sobre el de Nicaragua.

En números anteriores de este boletín ya se había hablado del asunto, y se había hecho notar que estudios convenientemente presentados, con carácter de seriedad técnica, y efectuados por nuestro país, nos darían cierta autoridad en el mundo sacándonos del papel pasivo que hasta ahora hemos venido representando en lo que toca a las rutas interoceánicas en proyecto, que han cruzado nuestro territorio, desde antes de la separación de Panamá.

Para ilustrar este punto perfectamente nos permitimos reproducir a continuación un escrito del Dr. Peregrino Ossa V. miembro de la Sociedad Geográfica de Colombia. Dice así:

Fue el conquistador Balboa quien trasmontando la Serranía de Baudó, denominada e su parte norte, del Darién, descubrió el Mar del Sur, hoy Océano Pacífico.

Los ayudantes de Benalcázar y Robledo del río Atrato que va al Atlántico, al de San Juan que lleva sus aguas al Pacífico, transmuntando el Istmo de San Pablo. Parece que los indígenas tenían por las depresiones del Istmo de San Pablo caminos por donde arrastraban o pasaban en hombros sus embarcaciones. Estas rutas fueron utilizadas por los patriotas y los peninsulares en nuestra guerra magna, y hoy, mientras se concluye la carretera Quibdo-Istmica, es la utilizada por lo chocoanos para su comercio.

En 1793 el capitán Fidalgo insinuaba al monarca español la conveniencia del Atrato y el San Juan como vías de navegación entre los océanos Atlántico y Pacífico, abriendo un canal que atravesará el "Arrastradero de San Pablo".

Más tarde Goyeneche llamó la atención sobre la facilidad de un canal entre el atlántico y el pacífico, utilizado el Atrato y su afluente el Napipí, para ir al pacífico, en la Bahía de Cupita.

Después el sabio alemán Alejandro Humboldt aseguró ante el Pacífico factible por Tehuantepec, Nicaragua y San Pablo.

La guerra entre España e Inglaterra hizo que la metrópoli cerrara bajo pena de muerte, la navegación por el Atrato. El Arzobispo Virrey, don Antonio Caballero y Góngora, logró que esta clausura no se hiciera efectiva para los comerciantes del Cartagena.

Mr. Kelly, ciudadano norteamericano, teniendo en cuenta los informes del sabio Humboldt, contrató los servicios del ingeniero Trautwine, para el estudio científico del Istmo de San Pablo. En cumplimiento de un contrato el citado ingeniero estudió en 1832 el Golfo de Urabá (Darién del Norte), el curso del río Atrato, la Serranía de Baudó y los ríos Baudó y San Juan; informes confirmados por los estudios posteriores de Partes y Lame, hicieron que la atención se fijara en la región occidental del Chocó, que fue la estudiada.

Durante los años 1872 a 1875 volvió a esta región el mismo Trautwine en unión de Michler, Selfrifwe, Craven y otros que habían sido tratados por el Gobierno norte-americano para hacer el estudio de la zona comprendida entre el Atrato y el Pacífico.

Durante el Congreso Internacional de Ingenieros, reunido en París en el 1879, se discutió sobre la ruta que debía adoptarse para la construcción del canal interoceánico. La mayoría de este Congreso teniendo en cuenta el desarrollo comercial de las naciones con costa en el Océano Pacífico, las cuales necesitaban de la reducción de las distancias para el comercio mundial, se decidió por el defendido por Wyse, Reclus y Sosa, o sea el canal que atraviesa el Istmo de Panamá. En virtud de esta resolución fueron descartadas las rutas del Truandó y las del Napipí, las cuales, debido a las influencias norteamericanas, se declararon inferiores a la de Nicaragua.

En la resolución del Congreso no se tuvo en cuenta que el objeto de la ingeniería no es la ejecución de las obras más costosas, sino de las más fáciles y, en consecuencia, más baratas.

La construcción de canales depende de la ausencia de obstáculos insuperables. En el de Panamá, obra magna de la ingeniería, que se proyectó sobre los estudios de la cordillera hechos por Washington Bonaparte Wyse, se encontró el obstáculo del cerro "La Culebra" que obligó al gran Lesseps, a variar el sistema a nivel, proclamado en el Congreso de 1879, por el sistema de las esclusas. Los constantes derrumbamientos de las obras verificadas, obligaron al coronel Goethals a hacer puso firme artificialmente, pues las perforaciones hechas a más de 69 metros no encontraron el piso que diera estabilidad a las obras. Este obstáculo pudo vencerse dada la capacidad financiera de los Estados Unidos de Norte-América.

Se ha hecho mención de estos obstáculos para hacer ver que no existen, cuando el interés comercial del mundo exige la práctica obra.

Creo un deber de colombianismo, al tratar de las rutas interoceánicas, recordar el nombre del francés Joly de Sabla, quien fue el primero en invertir sus energías y dinero en los estudios sobre la apertura del canal obteniendo en el año de 1836 la concesión y privilegio del Gobierno de Colombia.

Al señor Sabla se debió el mapa del Istmo, verificado por los franceses Carela y Courtines en 1833; y él hubiera sido el constructor del ferrocarril del Panamá si la devolución francesa de 1848 no se lo hubiera impedido.

Este inconveniente hizo que el Gobierno colombiano caducado el contrato para cederlo, por desgracia para Colombia, a Aspinwall, Stephens y Chaurcey, quienes lo terminaron, y quisieron cambiarle el nombre al puerto de Colón por el de uno de los contratistas.

La historia podrá constatar que esto fue el origen de nuestro territorio.

Fuera de los canales de Panamá y del Atrato-San Juan, se han estudiado las siguientes rutas:

El Atrato siguiendo por su afluente el Quito, para desviar hacia el río Baudó, que desemboca en el Océano Pacífico. Esta ruta por motivo de la altura de la cordillera de Baudó, en el sitio de su paso, es problemática.

El Atrato, siguiendo por su afluente el Truandó, para buscar la bahía de Paracuchiche o la de Cupita, en el Océano pacífico. Sobre esta ruta ha escrito varios artículos el ingeniero doctor Armenta, en los cuales trata de la practicabilidad del canal por ella.

El Atrato, desviando a buscar el río Turia que desemboca en el Golfo de San Miguel (Darién de Sur). Esta ruta beneficia, en su mayor parte, a la República de Panamá; y el Atrato, aguas arriba, hasta un punto situado a 16 kilómetros abajo de la desembocadura del Napipí; de aquí a buscar el curso de dicho río, por el cual se sigue hasta la cordillera de Baudó; de aquí, por el curso del río Cupica o por la quebrada Limones, hasta la desembocadura en el Golfo Chirichire, en el Océano Pacífico.

El canal interoceánico por esta ruta fue proyectado por Selfridge y estudiado el detalle, en los años de 1872 a 1875, por Colins. Este proyecto da, para el canal, una longitud de 48 kilómetros, en el Atrato y el pacífico, y desde el golfo de Urabá al Pacífico una longitud de 290 kilómetros. Su construcción requiere el dragado del Atrato, cuyo álveo es de limo fino, y, en opinión de algunos, obras de arte, no tan dispendiosas ni tan costosas como las verificadas en Panamá.

El canal por el valle abarca, desde el Atrato, una longitud de 7740 metros de fácil construcción dada la calidad aluvional del terrero. En el paso de la serranía no se presentarán deslizamientos porque su estructura no es conchífera (roca calcárea). El presupuesto para esta obra hecho en el año de 1875, fue de 102 millones de pesos, y esto teniendo en cuenta lo despoblado de la región, su escasez de víveres, su lejanía a los centros civilizados, que hacia costosos las maquinarias y materiales de construcción. La mayor parte de estas desventajas han desaparecido en 1875 a hoy. La maquinaria moderna hace fácil las perforaciones en rocas duras y el dragado de ríos. El Canal de Panamá acerca de los centros poblados la región donde se verifican los trabajos, facilitando el transporte de operarios, maquinarias y materiales de construcción.

La higiene terminó con la mortalidad en las zonas palúdicas, y los conocimientos en ingeniería mecánica hacen económicas esta clase de obras.

Todos estos factores hacen que el costo presupuestal para el canal disminuya en gran porcentaje.

Es necesario hacer conocer la actitud asumida por el Comandante Silfridge, quien al tratar en el Congreso Internacional de 1879 sobre este proyecto, hizo uso de la palabra durante toda una sesión para defenderlo y dar toda clase de explicaciones acerca de sus ventajas y desventajas, que le exigían los eminentes ingenieros europeos, actitud que conservó durante la reunión del Congreso. En la sesión de clausura votó por el proyecto de Napipí y no por el de Panamá.

Los estudios hechos por Silfridge y Collins fueron comprobados por el ingeniero chileno Urdurraga, quien apoyado por un inglés estudió el Chocó durante años; y, sobre todo, las posibles rutas interoceánicas. – Según este ingeniero la unión entre el Atlántico y el pacífico puede hacerse por el Napipí en un año, y el dragado, para obtener una profundidad de 14 metros, durante cinco años, con gastos de cien millones.

Con la apertura del canal interoceánico por el Napipí, con la construcción de los puertos de Urabá, Bocas del Napipí y Cupica o Limones, el incremento de la región formada por las hoyas hidrográficas del Pacífico, Atlántico, Atrato y San Juan, sería portentoso, colocando a Colombia entre las tres primeras naciones que tienen costas en el Océano Pacífico. Por la realización de este ideal debemos trabajar los colombianos.



Revisado por: TAP