

NOTAS DE LA DIRECCIÓN

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 2, Volumen VIII
1948*

Cedemos las columnas editoriales de la presente entrega del "Boletín" —como lo hicieramos, igualmente en parte, en la pasada—, al siguiente nuevo escrito del doctor Oliverio Perry, distinguido colaborador del diario "El Tiempo", de Bogotá, y quien ha venido siguiendo de cerca las actividades de la Sociedad Geográfica en orden al importante negocio del canal interoceánico por suelo colombiano.

Como este tema va cobrando actualidad día a día y sobre él hay material inagotable, ofrecemos a los lectores de este órgano continuar ocupándonos de él en las próximas entregas, así como invitamos cordialmente a quienes quieran emitir sus opiniones al respecto a que las envíen cuando lo crean conveniente.

La Sociedad Geográfica de Colombia estima que siendo éste, quizá, el mayor y más trascendental de los asuntos de conveniencia nacional que se le haya presentado al país a todo lo largo de su historia, es preciso que en su estudio y solución participen todos los patriotas capacitados y de buena voluntad que tengan algo que decir acerca de él, sobre todo en cuestiones técnicas.

Aun cuando el proyecto de canal por nuestro territorio no se llegará a realizar, esta labor que se propone llevar a cabo la Sociedad Geográfica con la mira de prestar su cooperación en la solución de él, bastaría para justificar su campaña en tal sentido, así como también para colocarla en una posición ventajosa de seriedad y de patriotismo.

Quedan, por lo tanto, a disposición de nuestros hombres de estudio estas páginas para que en ellas se haga un amplio debate con la altura de miras que requiere el tema.

Con esta ocasión hacemos constar los agradecimientos de la Sociedad Geográfica y los nuestros propios al señor doctor Oliverio Peiry por su valioso aporte al mejor conocimiento de las actuaciones de la entidad, ya que las publicaciones que en tal sentido ha venido haciendo en el diario citado, han contribuido a despertar un mayor interés sobre estos problemas y a concentrar la atención de la opinión pública sobre la solución que haya de dárseles.

LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO POR TERRITORIO COLOMBIANO

El porvenir y la seguridad del Continente. — No hay solución mejor que la del Canal del Atrato-Truandó. — Razones de orden científico. — La importancia que para Colombia tiene esta indispensable vía interoceánica. — Un error de perspectiva histórica que tenemos que corregir. — La labor de la Sociedad Geográfica de Colombia. — Los inmediatos estudios técnicos deben hacerse con el concurso del Instituto Geográfico Militar y Catastral.

Habiendo publicado no hace mucho en este diario (*) un extenso reportaje que obtuvimos del profesor doctor Jorge Álvarez Lleras, Secretario Perpetuo de la Sociedad Geográfica de Colombia y profesional de aquilatado prestigio científico, relativo a las gestiones hechas por la mencionada Sociedad Geográfica para incorporar a la Agenda de la pasada Conferencia Panamericana la cuestión de las proyectables vías interoceánicas e intercontinentales de América, con mención implícita de la solución del río Atrato, nos hemos dirigido nuevamente ahora al doctor Álvarez Lleras para que nos ilustrara sobre lo ocurrido en este punto cuando la Sociedad Geográfica informó al Gobierno sobre sus propósitos, así como también para continuar nuestra entrevista, conforme lo ofrecimos entonces al público, sobre temas de tanta monta.

En efecto, preguntamos al profesor Álvarez Lleras por el resultado que hubiera tenido la iniciativa de la Sociedad al ser conocida por los organismos oficiales competentes, a lo cual contestó:

Para dar parte de esto al Gobierno nacional, la Sociedad Geográfica dispuso apelar a su órgano de comunicación regular con aquél, cual es el Ministerio de Educación Nacional, poniéndonos al habla oportunamente, quienes formábamos la comisión designada al efecto, con el ex-Ministro doctor Joaquín Estrada Monsalve. Después de explicar el doctor Alfredo Ortega Díaz, entonces presidente de la Sociedad, al Ministro los propósitos de ella, le presentamos la siguiente proposición, fruto de largos debates de la comisión que la elaboró y luego por parte de la misma Sociedad que la adoptó en forma unánime, proposición que queríamos que dicho funcionario sometiera a la consideración del Gobierno, y cuyo texto es: "La Sociedad Geográfica de Colombia, considerando: 1º—Que el desarrollo de las naciones del Continente americano puede exigir la apertura de nuevas vías internacionales; 2º—Que la ejecución de carreteras y ferrocarriles intercontinentales y de nuevos canales interoceánicos no sólo realizaría proyectos muy antiguos en la historia de América sino que atendería al porvenir de los países de ella, y 3º—Que la confraternidad panamericana habrá de permitir la ejecución de obras que por beneficiar a todos los países del hemisferio podrían ser llevadas a término por la conjunción de sus esfuerzos, Resuelve: Manifestar con sumo respeto al Gobierno Nacional que la Sociedad Geográfica de Colombia estima conveniente que se considere por él la posibilidad de hacer una Declaración solemne en la próxima Conferencia Panamericana de Bogotá, en el sentido de que las vías intercontinentales e interoceánicas que se realicen en el futuro tengan un carácter panamericano, y que, por tanto, su ejecución sea efecto de la reunión de esfuerzos de todas las naciones de América. Transcríbase la presente Resolución al Gobierno Nacional".

Es de suponer que el señor Ministro aceptó la petición de la Sociedad con el interés que era de esperarse. ¿Qué nos dice al respecto?

Los resultados de nuestra gestión oficial fueron desastrosos, pues después de oírnos el señor Ministro, con la atención que supimos agradecerle, se limitó a declarar que él se oponía a nuestra iniciativa, que se abstenía de comunicar al Gobierno oficialmente nuestra solicitud, y que consideraba este pensamiento como locura nunca vista. Según el señor Ministro, cualquier ejercicio de un criterio independiente en este sentido podía considerarse como esencialmente peligroso para el país.

También en el Ministerio de Relaciones Exteriores fue conocida a tiempo la iniciativa de la Sociedad Geográfica recibiendo el tratamiento de la indiferencia más absoluta.

Entonces, ya que hemos conocido tales resultados, desconcertantes desde luego, ¿podría usted decirnos cuál va a ser ahora la actitud de la Sociedad Geográfica y de quienes, como usted, han venido ocupándose con tanto empeño y patriotismo, en la solución de estos problemas de tanta envergadura?

Pues ahora opino, después de que han pasado los días, que el ex-Ministro que se mostró tan dogmático como despectivo, no tuvo razón, y que conviene por sobre todo mantener íntegramente estos puntos de vista, e insistir con más fe y entusiasmo, cada día mayores, sobre la solución de la vía interoceánica del Atrato. De mí sé decir que desde hace muchos años me he mostrado decidido partidario de ella. Desde 1907, cuando el país apenas empezaba a reponerse del tremendo golpe que recibió con la desmembración de Panamá, comencé a opinar y a escribir sobre este tópico: en ese año, en la Revista de Instrucción Pública, sostuve que Colombia tendría necesariamente que volver a pensar en canales marítimos, y que la región del Atrato era, geográficamente hablando, promesa permanente de soluciones trascendentales sobre este asunto.

Hablando técnicamente, ¿en qué razones se apoya usted para considerar superior la solución de un canal por el Atrato a las que han contemplado otros canales interoceánicos por el Istmo?

A principios del presente año tratamos extensamente este asunto, tanto en la prensa, señaladamente en "El Tiempo", como en el "Boletín de la Sociedad Geográfica", hasta el punto de que no sería exagerado estimar que entonces se agotó el tema, y sería pueril que hoy vos repitiéramos inútilmente. Solo quiero manifestar hoy que el proyecto Atrato-Truandó se coloca por encima de todos los proyectos considerados por las comisiones ístmicas, por una circunstancia que tal vez no todos han tenido en cuenta: se trata de que la serranía que separa la hoya del río Atrato del Océano Pacífico —insignificante, hasta cierto punto, por su aspecto topográfico— es de importancia capital desde el punto de vista geológico. En efecto, la serrezuela de Baudó, que muere con el Atrato sobre el Golfo del Darién, es de una época geológica muy anterior a la de los Andes ecuatoriales. La inmensa

cordillera andina, con sus tres ramales en nuestro territorio es, según comprobaciones científicas, de carácter volcánico, en dos de sus ramales. La cordillerita de Baudó, en cambio, de origen plutónico, es más antigua que las cordilleras de la América Central. Según hipótesis recientes, los Andes emergieron en las regiones ecuatoriales como el resaltado de enormes presiones que se estudian en detalle por la técnica, entre el macizo de Baudó y el zócalo continental del escudo brasileiro, dando por resultado rocas eruptivas que aparecen en las cumbres de los Andes con las características volcánicas anotadas.

Para los efectos de la construcción del canal interoceánico, ¿cuál es la ventaja que el carácter plutónico de la serranía de Baudó tiene sobre el carácter volcánico de la cadena de los Andes, que es el que ofrece la región del Istmo y por donde existe la vía interoceánica actual y se han estudiado otros proyectos, y las otras regiones por donde se proyectan otros canales, como el de Nicaragua y Tehuantepec?

Creo que se comprenderá fácilmente dicha ventaja si se tiene en cuenta que el terreno geológicamente plutónico —precisamente por razón de su mayor antigüedad— tiene consecuentemente mayor solidez, porque es, como si dijéramos, fundamental en la estructura del globo terrestre. El terreno volcánico, por serlo, da margen los desmoronamientos y derrumbes, presupone e implica un alto costo en la construcción, lo mismo que un alto costo de mantenimiento y da permanentemente lugar a sorpresas (destrucciones por temblores y terremotos). El terreno plutónico, probablemente de basamentos graníticos, duro para trabajar, ofrece en cambio garantías Inmensas de estabilidad, de permanencia, que son invaluable, más tratándose de una obra gigantesca como es la construcción de un canal interoceánico a nivel.

¿Y cuáles de las varias rutas que se han sugerido, con base en Atrato, es la más aconsejable, según su opinión?

Me parece prematuro y aventurado conceptuar en la forma concreta que usted lo pide. La ruta propiamente dicha, por esas regiones, para la construcción del canal, solo la puede dar la técnica tras de maduros y detenidos estudios. Y esos estudios son los que nosotros los

colombianos debemos procurar ahora. Para mí tengo que lo que más interesa en este momento a Colombia, es que se acometa sin dilación, con seriedad, mediante nuestra cooperación eficiente, leal y de sincero patriotismo en todo orden de ideas, la solución teórica del canal del Atrato, porque este solo hecho me parecen suficiente para que podamos inteligentemente darle un vuelco fundamental a esta situación incierta, caótica y de perplejidad que nos ha dejado los acontecimientos del 9 de abril.

¿En qué se basa usted para creer que se obraría semejante milagro?

Aunque me parecen conceptos elementales y sencillos, su pregunta me da ocasión de fijar mis opiniones con claridad. Yo creo que si en la tan sonada Conferencia Panamericana, en cuyos preparativos hicimos tantas locuras sin objeto, derrochamos tantos recursos con mano pródiga y en que nos presentamos, en el aspecto científico y cultural, con las manos lastimosamente vacías, hubiéramos de verdad dado la nota, como nos correspondía, y valerosamente hubiéramos planteado, como lo sugirió la Sociedad Geográfica, franca y lealmente el problema de las rutas interamericanas —lo mismo las marítimas que las terrestres— llamando la atención del mundo no por razón de cosas superficiales y pasajeras sino sobre problemas que sí son fundamentales para la seguridad y conveniencia del continente, aquel descontento que por causas diversas estalló en un momento cualquiera, seguramente o no se produce o por lo menos no alcanza la intensidad desastrosa que tuvo. Porque a un pueblo al que inteligentemente se le sabe inducir a pensar en grande, es muy difícil que cualquiera lo arrastre a empresas de devastación y de insanía. Si ahora, cuando estamos aún lejos de haber recobrado el ritmo de vida más o menos apacible y normal que teníamos antes del 9 de abril, cuando el proceso de la vida cara no se detiene, cuando todo lo tenemos soldado en falso y nos faltan recursos para ofrecerle al pueblo no vanos mirajes sino tangibles realidades, se nos presenta la oportunidad de que en nuestro territorio —y precisamente para una obra que nos puede colocar en el ancho camino de un progreso sólido y de vastas proyecciones—, se adelanten estudios y se hagan prospectos de obras que implicarán inversión de muchísimos millones de dólares, no es aventurado concluir que se nos ofrece un instrumento ideal para sortear sabiamente el grave impase en que nos situó el trágico episodio del 9 de abril.

Me parece que se debe insistir sobre este punto sin temor a la impertinencia, porque es la

única manera de evitar el recaer en errores históricos que han sido fatales para nuestra vida de nación. Tenemos elementos y estamos en condiciones de cooperar en pie de igualdad con los norteamericanos, en una obra colosal que afecta la seguridad misma del Continente, en una época llena de angustiosos interrogantes. Si somos discretos; si somos amplios; si sabemos conservar la dignidad pero sin que llegemos al extremo de hacernos mezquinos; si le hurtamos el cuerpo a ese pernicioso "chuvinismo" al que tantos dolores de cabeza le debimos —en el caso de Panamá—; si nos damos cuenta, en fin, de que la sola perspectiva de que en nuestro suelo, con nuestros científicos y considerándonos copartícipes de la obra fundamental, va a iniciarse el estudio de la obra más importante y más costosa de los tiempos actuales, de que esa sola perspectiva, repito, nos abre insospechadas posibilidades de vida mejor, estaremos en condición de obrar con cordura, con tu talento, con acierto.

En cuanto al aporte de nuestros científicos no tenemos por qué obligar ningún recelo, sabiendo como sabemos que ellos han estado siempre a la altura de sus deberes y responsabilidades, y que nada tienen ellos que envidiar a los de fuera. Ahí tenemos, por ejemplo, el caso del Instituto Geográfico Militar y Catastral, cuya admirable labor y eficiente organización están dando sus frutos en una empresa de tan vastas proyecciones e incalculable utilidad para el país, labor que han sabido orientar sus directores actuales con una gran visión del porvenir de la entidad. Lo natural e indicado es que de entre el personal de este Instituto salgan varios de los miembros de la Comisión técnica que representará a Colombia en la Comisión mixta encargada de los estudios y anteproyectos de la obra del canal. La imponderable magnitud de tales estudios y anteproyectos hacen suponer, desde luego, la enorme inversión de recursos, de capacidades técnicas, de elementos de trabajo, a lo cual debe sumarse el tiempo considerable que ellos han de durar. La prospección de las obras en las bocas del Atrato en su confluencia con el mar Atlántico, lo mismo que con el tributario que se elija para el canal, las obras de canalización del río, las exploraciones a base de taladros para el conocimiento completo de la constitución geológica del terreno, trabajos son éstos de tal categoría que su simple enunciación causa profundas reflexiones. Pero es lo cierto que tampoco están fuera de la capacidad humana, y menos hoy en día con los recursos de la técnica y de la economía americanas, que serán puestos en juego pródiga y eficientemente.

Para dar a usted una idea de la importancia de tales estudios, baste decirle que su solo coronamiento teórico —aun cuando la obra ti o se realizara— daría a las naciones participantes en ellos un renombre tal que en la historia no se encontraría un precedente semejante, ya que no es aventurado decir que tal vez habría de ser la obra técnica de mayor relieve que jamás se haya hecho en ninguna parte del globo. Esto que le digo así, en forma escueta, le dará una idea de la posición de nuestro país en este magno acontecimiento al cual providencialmente está abocado por su privilegiada situación geográfica.

Con todo, no es posible en uno charla como esta —bastante inconexa por cierto— concluye el doctor Álvarez Lleras, abarcar el complejo conjunto de los diversos y trascendentales aspectos que ofrece una empresa como la de que ahora nos ocupamos. Analizar su valor estratégico; sopesar su importancia, en el campo de la economía; analizar sus repercusiones en la órbita de la política internacional y principalmente en las relaciones intercontinentales; examinar el factor histórico, para no hacer mérito en forma de las cuestiones científicas y técnicas, todo esto —digo— requiere mucho espacio y meditación. Me parece que no faltará oportunidad para volver sobre cada uno de estos puntos. Pero también conceptúo que ante todo, importa sobre manera, que nos demos cuenta todos: pueblo y gobierno, hombres de acción y letrados, periodistas y parlamentarios, políticos y trabajadores, de la inmensa importancia que tiene la perspectiva que hoy se nos abre en el horizonte, y no vayamos a ser tan necios como los que ayer calificaron de locos a quienes se atrevieron a sugerir como tema de estudio, precisamente lo que hoy plantea en el terreno de las más inmediatas y urgentes realizaciones un pueblo tan práctico y tan sentado sobre la realidad como el pueblo norteamericano.

LA SOCIEDAD GEOGRÁFICA Y EL PROGRAMA PARA LA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA EN EL BACHILLERATO

En la entrega pasada de este Boletín se publicó "Un proyecto de Programa para la enseñanza de la Geografía en el Bachillerato", que fue elaborado por una Comisión designada por el Ministerio de Educación Nacional a fines de 1946, a efecto de ponerlo en vigencia al año siguiente. Dicha publicación se hizo a solicitud de algunos de los miembros de la referida comisión —que también lo son de la Sociedad Geográfica—, con el objeto de darlo a conocer

públicamente a fin "despertar una inquietud entre los profesores, tendiente al desarrollo de la enseñanza de la Geografía en una forma más acorde con sus bases científicas", según lo expresó uno de los citados autores al exponer los motivos de su publicación en el Boletín. Conviene advertir que la Sociedad Geográfica no tuvo participación en la elaboración de dicho programa, a pesar de que allí el autor de la exposición narró el proceso de dicha labor.

Hace pocos días la prensa periódica de la capital dio noticia de que se estaban adelantando algunos estudios en el mismo Ministerio referentes a la reforma de los programas de enseñanza. Es de suponer que esta clase de estudios no tienen nada de nuevo, por cuanto el tema se ha llevado y traído tantas veces por personas capacitada para ello, lo que hace colegir que esa nueva empresa sea la consecuencia natural de las actividades que se suscitan siempre que sucede un cambio de funcionarios.

Cabe igualmente anotar que en estos últimos estudios sobre la reforma de dichos programas, la Sociedad Geográfica, a pesar de su carácter de cuerpo consultivo del Gobierno, tampoco tuvo ninguna participación. Quizá no sea aventurado decir que la falta de intervención en esta clase de labores de las instituciones autorizadas, da lugar a que sus resultados no consulten los verdaderos intereses y altas finalidades a que ellas se encaminan.

Por tal motivo y llevados del deseo de aportar algo a esa encomiable labor del Ministerio de Educación, nos permitimos insinuar la conveniencia de introducir en el referido programa, al tratar sobre la enseñanza de la Geografía patria, la aplicación de la Cartografía en general, y del mapa especialmente. Porque la enseñanza debe tener como base primordial el mapa, que es, propiamente el libro donde está escrita gráficamente la geografía y, al contrario, del texto escrito debiera considerarse como el suplemento del mapa, y no a la inversa como sucede hoy día en la mayoría de los casos en Colombia. Errada nos parece la creencia que existe de que la Geografía tiene que ser la literatura consignada en los textos escritos —que hasta cierto punto lo es, pero cuando ya se tiene pleno dominio de la materia y solo para el geógrafo—, cuando en realidad en Geografía es una ciencia física y natural, exacta y metódica.

Por otra parte, un programa para la enseñanza de la Geografía patria, ¿a quién puede obligar al empleo de mapas, si en realidad éstos no existen en el país? De seguro que en toda la República no existe un mapa mural físico de la misma para la enseñanza, como tampoco existe en las escuelas ni en ningún establecimiento docente un atlas que nos diga y nos muestre lo que es la Patria. Precisamente aquí está la raíz del mal a que nos referimos al hablar de las deficiencias del programa o programas de enseñanza y, precisamente, por aquí es por donde es necesario empezar a poner remedio, para que la enseñanza de la Geografía no sea únicamente el proceso mecánico y rutinario que hoy se impone en los establecimientos. La enseñanza de la Geografía sin el auxilio de los mapas es simplemente una teoría, y como tal, sólo produce en las mentes de los muchachos un ejercicio árido y sin contenido que termina por producir en ellos un estado de aberrante indiferencia.

De lo dicho hasta aquí, estimamos indispensable para la enseñanza práctica y eficiente de la materia, el empleo de mapas murales y de atlas, sobre todo en lo concerniente a la Geografía patria, no obstante el convencimiento que tenemos, como ya lo anotamos, de que en el país es donde menos material cartográfico existe. A pesar de todo creemos posible su elaboración si el Ministerio y las entidades encargadas de colaborar con él se proponen acometer la obra con decisión y patriotismo. La Sociedad Geográfica de Colombia habrá de estar dispuesta siempre a prestar igualmente su concurso, por modesto que él sea, en esa y en cualquier empresa encaminada a tales finalidades, convencida como está de que si el proyecto insinuado llegara a realizarse, sería el primer paso seguro que se daría hacia un verdadero programa de enseñanza estable en sus fundamentos geográficos.

E. G.



Revisado por: TAP