

## **ANOTACIONES SOBRE EL CHOCO**

**Por: PEREGRINO OSSA VARELA**

Trabajo presentado al Segundo Congreso  
Nacional de Ingenieros, Cali, 1949.

*Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Números 73-74-75 Y 76, Volumen XX  
Primero y segundo semestres de 1962*

**E**l Chocó formó una provincia en tiempo de la Colonia, con el nombre de San Juan; en los primeros años de la Gran Colombia hizo parte de Cundinamarca; de acuerdo con lo dispuesto en la ley de 8 de octubre de 1821, artículo 6º, pasó a hacer parte del Cauca. En esta ley el Chocó aparece formado de los cantones Nóvita y Citará, con los siguientes distritos parroquiales: Nóvita, Tadó, Noanamá, Sipí y Baudó; Quibdó, Lloró, Bebará y Murri.

La Legislatura del Estado Soberano del Cauca dictó, en 23 de octubre de 1863, la Ley 131, sobre división de su territorio, señalando para los municipios de Atrato y San Juan (antiguos cantones de Citará y Nóvita) los siguientes linderos:

1º- Atrato: por el Sur los límites señalados a San Juan; por el Nordeste, la cima de la cordillera que se desprende de los límites señalados a Toro, en las cabeceras de Arquía, y forma por esa parte, la hoya del Atrato hasta morir en el Golfo del Darién, al Norte de Turbo, lindando por esta parte con el Estado de Antioquia y parte de Bolívar. Lo que equivale a señalar la Cordillera Occidental de los Andes y la ramificación que muere en Punta Arboletes, o sea la Serranía de Abíbe, como límite entre el Chocó y los Estados Soberanos de Antioquia y Bolívar, que fué el límite hasta 1905. La Ley 17 de 11 de abril de 1905, en su artículo 4º anexó al territorio del departamento de Antioquia, los terrenos chocoanos comprendidos entre el río Arquía desde su nacimiento, hasta su entrada en el Atrato y éste, aguas abajo, "por su ribera oriental", asta una línea imaginaria que divide el Golfo de Urabá, por el centro del brazo Occidental.

El decreto número 736 del 1° de junio de 1905, anexó los caseríos de Cajamarca. El Silencio. Argelia, y Salmelia, que hacían parte del municipio de Sipí, de la provincia de San Juan, a la provincia de Arboleda del Departamento del Cauca.

El decreto número 916 de 3 de agosto de 1905, dispuso que los municipios de Cañasgordas, Dabeiba, Murindó, Pavarandocito, Río Sucio y Turbo, entraran a formar parte del Departamento de Antioquia.

Por el decreto número 1181 de 30 de octubre de 1908, los terrenos Aiepine y Ocaidó, del municipio de Quibdó, pasaron a ser parte del municipio de Urra, en el Departamento de Antioquia.

Este decreto cambió los nombres a los municipios de San Pablo por el de Itsmina, y al de San Nicolás de Titumate, por el de Acandí.

La Ley 1° del 5 de agosto de 1908, creó entre otros departamentos, el de Quibdó, con capital la ciudad del mismo nombre, formado con las provincias de San Juan y Atrato; y éstas por los municipios de San Pablo, Nóvita, Tadó, Condoto, Baudó, y Pueblo Rico; Quibdó. San Rafael de Negría, Bagadó y San Nicolás de Titumate.

La Ley 31 de 1912, dispuso que los terrenos que formaban el municipio de Pueblo Rico de la provincia de San Juan, pasaran a hacer parte del Departamento de Caldas. Esta cesión comprendió los terrenos de la sección de Jaramayo, que hacía parte del municipio de Tadó y la de San Antonio de Chamí. Los terrenos así cedidos forman el municipio de Pueblo Rico y parte del de Mistrató, del Departamento de Caldas. Por la Ley 13 de 1945. En Intendencia del Chocó entró a la categoría de departamento.

Los límites del Departamento del Chocó, son: por el Noroeste, con la República de Panamá, siguiendo los límites del tratado del 20 de agosto de 1924, los que fueron determinados, sobre el terreno, por las dos comisiones nombradas al efecto, la una panameña y la otra colombiana. Esta formada por los siguientes ingenieros: Darío Rozo M., José Luis Zorrilla. Eduardo Segura y Eduardo Gamba E., por el médico doctor Arturo Vergara Uribe, y por el señor Ricardo Valencia S., como habilitado. Sus especificaciones son: Del Hito de la Punta Noroeste del Cabo Tiburón, colocado a los 77°21' 50".9 al Oeste del meridiano del Greenwich, y los 8°41' 07" .3 de latitud Norte y a 81 metros de altitud; al Hito del Cerro Medio en el divorcio de aguas del Zapzurro y La Miel, a 77°21' 28".1 al Occidente de Greenwich, y a 8° 40' 45" de latitud Norte, y a 151.4 metros de altitud; de aquí el Hito del Camino Zapzurro-La Miel, a 77° 21' 46".8 al Occidente de Greenwich y 8° 40' 17".7 de latitud Norte y a 77.4 metros de altura; de aquí., al Hito de Parado, en el divorcio de aguas de la Capurgana y el río La Miel,

a los 77° 21'30" .7 al Oeste de Greenwich, y a los 8° 38' 58".9 de latitud Norte, y a 373.3 metros de altura; de aquí, el Hito Sande, en el mismo divorcio de aguas, y a los 77° 22' 26".5 al Oeste de Greenwich, y a los 8° 39' 08".4 de latitud Norte, y a 440.1 metros de altura; de aquí al Hito de Chucurtí, en el divorcio de las aguas de los ríos Armila y Acandí. y a los 77° 23' 42".2 al Oeste de Greenwich, y a los 8° 36' 38".8 de latitud Norte, y a 169.5 metros de altura; de aquí, al Hito del Empalme, en el divorcio de aguas y a los 77° 26' 03".4 al Oeste de Greenwich, y a los 8° 33' 50" de latitud Norte, y a 732 metros de altura; de aquí, al Hito del Cerro de Gandi, en el mismo divorcio de aguas, y a los 77° 27' 01" al Oeste de Greenwich, y a los 8° 30' 52".6 de latitud Norte, y a 1.160 metros de altura sobre el mar; de aquí, al Hito de Tanela, en el divorcio de aguas y a los 77°17' 33" al Oeste de Greenwich, y a los 8° 13' 29".6 de latitud Norte, y a 1.415 metros de altura; de aquí, al Hito de Alto Limón, en el divorcio de aguas, y a los 77° 09' 24".1 al Oeste de Greenwich, y a los 7° 58' 17".8 de latitud Norte y 604.7 metros de altura; de aquí al Hito del Palo de las Letras, en el divorcio de aguas, en el camino que une al caserío Paya, con el sitio Bocas del Tulé, y a los 77° 20' 40" al Oeste de Greenwich y a los 7° 50' 45".9 de latitud Norte, y a 155 metros de altura; de aquí, al Hito del Mangle, en el divorcio de aguas, de los ríos Montoradó y Guayabo, y a los 77° 32' 12".4 de latitud Norte, y a 470 metros de altura; de aquí, al Hito del Cruce, en el divorcio de aguas del río Juradó y la quebrada Balsitas, y a los 77° 28' 25".5 de latitud Norte, y 250 metros de altitud; de aquí, al Hito del Pacífico, emplazado en un punto de la costa del Océano Pacífico, equidistante de Cocalito y Ardita, a los 77° 53' 20".9 de longitud Oeste del meridiano de Greenwich, y a los 7° 12' 39".3 de latitud Norte y metros de altura sobre el nivel del Océano.

Por el Occidente, el Océano Pacífico, en una longitud de 350 kms, desde el Hito del Pacífico, hacia el Sur, hasta encontrar la Boca más meridional del río San Juan, en el citado Océano. Por el Sur, con el Departamento del Valle del Cauca, el río San Juan, aguas arriba, hasta el sitio en donde le rinde sus aguas el río Calima; de aquí. por el divorcio de aguas del Calima y el Munguidó, hasta el filo de la cuchilla "La Cerbatana"; por el Oriente, con el mismo Departamento, por el filo de "La Cerbatana", hacia el Norte, hasta encontrar la Cordillera Occidental de los Andes; de aquí, por la cuchilla del Atravesado que de ella se desprende y va a morir en la confluencia de los ríos Sanquinín y Garrapatas; de aquí, por el Garrapatas, aguas arriba, hasta donde le cae el río Cajamarca; de aquí, por la cuchilla de los Paraguas hacia el Norte, hasta el Cerro Tatamá, en la Cordillera Occidental de los Andes; de aquí, colinda con el Departamento de Caldas, por la cuchilla que arranca del Cerro Tatamá y termina en el sitio en donde la quebrada Llorandó desagua en el río San Juan; de aquí, el San Juan, aguas arriba, hasta donde le cae el río Guarato; de aquí, por el filo de la cuchilla que ahí muere, hacia el Noroeste, hasta los Farallones de Citará en la Cordillera Occidental de los Andes, en el Alto o Cerro de San Fernando: de aquí, colinda con el Departamento de Antioquia, por el filo de la Cordillera

Occidental, hasta el Cerro Plateado; de aquí, por la cuchilla que de dicho alto arranca y sirve de divorcio a las aguas de los ríos Curazamba y Pabón, hasta el sitio Acaídó: de aquí, por el divorcio del Bebará y el Arquía, hasta encontrar el caño Inglés; éste, aguas abajo, hasta su entrada al río Atrato; por éste, aguas abajo, hasta la boca más Septentrional del río Murindó; por éste, aguas arriba hasta la boca del río Jiguamiandó; por éste, aguas arriba, hasta su nacimiento; de aquí por el filo de la cuchilla, hasta el Alto del Inglés, de donde se desprende; de aquí, a los nacimientos del Pavarandó grande; por éste, aguas abajo, hasta su desembocadura en el río Sucio; por éste, aguas abajo, hasta donde le cae el río Munguidó; por éste, aguas arriba, hasta su nacimiento; de aquí, al filo de la cuchilla que sirve de divorcio a las aguas que van a la quebrada larga, de las que forman el Tumaradó y el Tumaradocito, hasta encontrar el río Atrato; por éste, aguas abajo, por su "ribera oriental", hasta su desembocadura en el Golfo de Urabá o Darién del Norte, por su boca más Occidental; por el Norte del Golfo de Urabá y el Océano Atlántico en una longitud de 65 kms ., hasta encontrar el Cabo Tiburón, en donde está colocado el Hito de la Punta Noroeste del Cabo Tiburón.

*Superficie.* - 47.000 kilómetros cuadrados, en su mayoría baldíos nacionales. Su mayor longitud es, aproximadamente, de 500 kilómetros y su mayor latitud es de 130 kilómetros, aproximadamente.

*Situación.* - El Chocó se extiende desde los 4° 03' 15" de latitud Norte, boca meridional del San Juan, hasta los 8°41' 07".3 de la misma latitud., en el Hito del Cabo Tiburón; y de 1° 52' 20".7 de longitud Occidental de Bogotá. Farallones del Citará, a los 3° 48' 29".6 de la misma longitud, en el Hito del Pacífico, límite con Panamá.

*Población.* - Según el censo de 1938, la población chocoana era de 11.216, descompuesta así: varones 57.797, mujeres 55.419.

*Razas.* - La raza negra pura es la mayoría de la población, siguiendo las mestizas (zambo y mulatos); luego la blanca, más o menos pura y por último la indígena, cuyos elementos ocupan regiones determinadas. Los Kuna Kuna, en Caimán Nuevo forman el núcleo más importante de los aborígenes que aún moran en el Chocó y en Antioquia (Urabá). Tienen cultura propia, organización social e higiénica, respetan a los mayores y a la mujer, conservan sus tradiciones lo que les hace no aceptar la religión cristiana, son buenos agricultores, temperantes y monógamos; los Catrú, en el alto Baudó; los Dubasa, en las márgenes del río del mismo nombre; los Chocoes, en el Alto Andagueda; los Noanamás, en el Bajo San Juan; los Catíos de Juradó, entre éste río y Panamá; los de la Costa del Pacífico, los del Napipí, etc ., casi todos con las mismas características de raza y costumbres. Los negros se ocupan de preferencia en el lavado de oro y platino (mazamorreo) en los lechos de los ríos;

en verano cultivan la tierra de manera demasiado rudimentaria; el indígena del Atrato se dedica a la pesca y también cultiva la tierra.

Los del San Juan se dedican al mazamorreo, ya que en sus aguas por causas no estudiadas no hay peces.

Los del Pacífico siembran arroz y cocoteros, pero a éstos Impian de las lianas y bejucos.

Los mestizos siguen las costumbres de sus progenitores.

Los blancos - los sirios- se dedican al comercio; los de origen antioqueño y caldense a la agricultura, sobre todo al del café y pastos y también al comercio.

*División territorial.* El territorio chocoano comprende las provincias del Atrato, capital Quibdó, que al mismo tiempo es la capital del departamento; la de San Juan, que es la más capital Istmina; y la del Pacífico capital Nuquí.

La provincia del Atrato está formada de los municipios de Quibdó, Bagadó, Carmen, Acandí (antes San Nicolás de titumate) y Riosucio; la de San Juan, por Istmina (antes San Condoto, Tadó, Sipí y Nóvita; y del Pacífico, por Nuquí, Baudó y Juradó.

El municipio de Quibdó comprende los corregimientos: La vuelta, Lloró, Yuto, Samurindó, Paimadó, Pato, Cabí, La Troje, Tutumendo, Neguá, Bella Luz, Calahorra, Suruco, Las Mercedes, Beté, Buey, Bebará, Babaramá, Tagachí, Bojayá, Cucurundó, Tatandó, La Comunidad, Guayabal, Aguaclara y Purré.

El municipio de Bagadó contiene los corregimientos: La Sierra, San Marino, Aguasal y Engrivadó;

El Carmen tiene el corregimiento: La Mansa, y los caseríos: Roble, Río arriba, Guaduas, Hábito abajo, El Dauro y Girardocito;

Acandí, con los corregimientos: Zapzurro, Titumate, Unguía, Tanela y Quebrada del Indio;

Riosucio, los corregimientos: Domingadó, Salaquí, Curbaradó y Yiguamiedó;

Itsmina, contiene a: Andagoya, Primavera, Bebedó, Dipindí, Noanamá, Plan de Raspadura, Boca de Raspadura, Manaquí, Torogomá, Cucurupí y Palestina;

Condoto, los corregimientos: Santa Bárbara, Santa Ruana y Veroviro;

Municipio de Tadó, contiene los corregimientos: Certeguí, Carmelo, Guarato y Tapón;

Sipí, con los corregimientos: El Taparal, San Agustín y Garrapatas;

Nóvita, con los corregimientos: Playa del Rosario, El Cajón, El Tigre, Juntas de Tamoré, Valencia y Opogodó.

Nuquí: con Arusí, El Valle, Bahía Solano, Coquí, Panguío Tribugá. Chori y Yurubirá;

Juradó: con Cupica, Curiche y Coredó;

Baudó con: Docampadó, Purrícha. Virudó, Boca de Pepé, Pie de Pató, Dubaza y Chachajo.

División eclesiástica. El departamento está dividido en 11 parroquias que dependen de dos Prefecturas Apostólicas y una Diócesis.

Prefectura Apostólica de los Hijos del Corazón de María, de la que dependen las parroquias de Quidó, Istmina, Novita, Tadó, Condoto, Bagadó y Ciudad Mutis, ésta en el corregimiento Bahía de Solano.

Prefectura Apostólica de Urabé, bajo la administración de los Padres Carmelitas, con las parroquias Riosucio, Acandí y Unguía.

Diócesis de Antioquia y Jericó, con la parroquia del Carmen.

*Clima, salubridad, higiene y cultivos.* Se presentan variaciones climáticas debido a que la región chocoana está formada por la Costa del Pacífico, al que van las aguas que nacen en la Cordillera de Baudó o Darién; la hoya hidrográfica y del San Juan; la costa del Atlántico a la que va el Atrato; la hoya hidrográfica de éste gran río. Las cuchillas y cordilleras que se desprenden de la Cordillera Occidental forman vallecitos amenos con alturas no menores de 1.000 metros en donde la temperatura no sube a más de 20° a 24° C., siendo salubres. Sus terrenos van siendo invadidos por el elemento antioqueño

y caldense en donde se están formando haciendas dedicadas a la ganadería y al cultivo del café, plátano y otros no estables. La Cordillera de Baudó, cuyas alturas no pasan de los 1.600 metros sobre el mar, también goza de terrenos aptos para la agricultura y la ganadería, sobre todo en el alto Baudó, Napipí y Truandó (el que va al Atrato).

En la Cordillera del Darién o centroamericana o de la costa, o Baudó, o del Pacífico o la Maestra, en la región de Aspavé, que es común a Panamá, y por donde pasan las líneas limítrofes entre las dos Repúblicas, por gozar de las brisas del Pacífico y del Atlántico, es muy sana y su temperatura es suave (18 a 30°).

La costa del Atlántico (Acandí), está refrescada por las brisas del mar. Sus terrenos son ricos en humus y en ellos se han establecido cultivos intensivos de bananos. La Compañía Nacional Agrícola de Acandí, que es productora y exportadora de bananos, en informe de 1937 dice que la superficie apta para el cultivo no es menor de 30.000 hectáreas, con fuentes de agua permanentes para el regadío. El plátano exportado está clasificado como "fruta de selección", por su calidad, conformación, sabor y peso, éste superior al de la zona bananera de Santa Marta.

*Costa del Pacífico.* El Cabo Corrientes divide esta costa en dos sectores: la situada al Sur. Baja, cubierta de manglares e inhóspita: la parte situada al Norte, alta y apta para vivir el hombre y los animales que le son útiles, y se extiende hasta el límite con Panamá, y está cerrada por el Oriente, por la Cordillera de Baudó y la cuchilla de ésta que muere en Pizarra.

El Gobierno Nacional, teniendo en cuenta la información que rendí en enero de 1928, sobre la visita a la costa colombiana del Pacífico, dictó el decreto número 925 de 1935, creando la colonia agrícola de Bahía Solano. En ella se invirtieron desde 1935 a 1942, \$ 313.000, y al entregar su administración a la Intendencia Nacional del Chocó, por exigencia de sus autoridades, la colonia constaba de 60 colonos oficiales y 25 espontáneos: 18 familias radicados en la "Ciudad Mutis" centro de la colonia, 3 solteros establecidos con negocios lícitos, una guarnición militar con su jefe, cinco empleados nacionales, un médico, tres empleados intendentales y un capellán, de la Congregación de los Hijos del Corazón de María. Y las siguientes obras: Hospital inconcluso; casa para comisariato; botica y consultorio médico; casa para la Dirección; bodega para materiales y mercancía: aserrío con sus máquinas correspondientes; -casa para la Policía: cuartel para la Guarnición militar: casa-estación de radiotelegrafía; planta eléctrica para el alumbrado de Ciudad Mutis; planta

Plébrica para la estación de radio y para la trilladora de arroz; servicio meteorológica; matadero con piso de cemento; tanque de distribución de agua, acueducto; el puente colgante "Alfonso López"

sobre el Jella; dos puentes sobre la, Chocolatal; red telefónica con el Valle, Juna, Huma y Nabuga; red de caminos de 23 kilómetros; potreros de 10 hectáreas para el ganado; un toro padre seleccionado, y la motonave "Chocó" para el servicio costanero. Terminada la administración nacional, terminó también la colonia; pues es muy poco lo que subsiste de este esfuerzo en favor de la colonización.

Es indispensable que el Gobierno Nacional vuelva a tomar a su cargo esta colonia, ya que ella es el principio urbano de la gran metrópoli, que en un futuro no lejano, será la capital Panamericana, en donde funcionarán los congresos y conferencias de los Estados Americanos.

La hoya baja del río Atrato es malsana por ser demasiado húmeda, por las frecuentes lluvias y por estar en gran parte cubierta por lagunas en donde se reproducen los anofeles y toda clase de las mismas; por su excesivo calor, pues el termómetro fluctúa entre los 30° y 38° no es apta para la especie humana. Es cierto que algunos sitios están habitados por elementos de la Taza negra, insensible a los rigores de la naturaleza.

Sus terrenos, en la mayor parte, no son aptos para la agricultura por su excesiva humedad; sin embargo, en Santatá, la Compañía Abuchar Hermanos cultivó caña dulce y fundó un ingenio para la elaboración de azúcar, que dió magníficos resultados.

La gran riqueza de esta parte del Atrato consiste en los inmensos pitales que esperan, del ingenio humano, la máquina que extraiga la fibra, para su conversión en telas finas y ordinarias y en otros artículos necesarios al hombre.

Sobre la extracción de la fibra de la pita, hay el siguiente dato: don Jorge Touché, quien invirtió en la región de Majagual, en Bolívar, gran parte de su fortuna en el ensayo de máquinas para la extracción de la fibra; un día encontró que una hoja de pita, caída en un recipiente que contenía agua con baba de guásimo, vió, con grata sorpresa, que ésta había diluído la goma de la hoja, quedando a la vista dos clases de fibra, la una, la de la cara superior, sumamente fina y la de la cara inferior que es la que hasta hoy se ha obtenido. El señor Touché siguió haciendo ensayos con la baba del guásimo, pero, a pesar de los resultados, ello no podía emplearse en grande, ¿Nuestros químicos que tienen el guásimo en cantidades, no llegarán a descubrir la sustancia que elimina la goma de la pita? El que esto lograre llegaría a tener una fortuna superior a la de Creso, pues son grandes las regiones ocupadas por esta planta, tan colombiana, que no se ha aclimatado en otros países.

La baja y media hoya del San Juan tampoco es apta para que en ella prospere el elemento blanco, por ser demasiado húmedo, caluroso y por su régimen de lluvias, que es uno, sino el más intenso del mundo. Esta zona está en la región de las calmas, en donde el calor del suelo, de poca altura y a poca distancia del Ecuador, hace que la evaporación de sus tierras húmedas, ocasionada por el sol forme nubes que se resuelven en copiosas lluvias. Al terminar éstas, vuelve la evaporación y vuelven las lluvias torrenciales, en ocasiones acompañadas de tempestades eléctricas. En el Atrato, los vientos del Nordeste entran del mar hacia el interior, y son la causa de que de diciembre a marzo se presente tiempo relativamente seco.

El Gobierno de Colombia preocupado por las condiciones insalubres del Chocó, ha fundado los siguientes centros de saneamiento: Una Unidad sanitaria en Quibdó; y siete comisiones sanitarias, con inspecciones en Quibdó. Las Mercedes. Bagadó. San Marino. Tutumendo. La Troje, Yebro, Neguá, Naurita, Nemotá, Paimadó, Villa Canto, Beté y Taguá; Chachajo, Pepé, Dubaza, Purriché, Docampadó y Pizarra; Banda Oriental del Golfo de Urabá y Acandí; Nóvita.

Torogomá, Palestina, San Agustín, Sesegó, Bebedó y Dipurdí; Istmina, Tadó, Tapón, Condoto, Managuí, Santa Rita, Santa Bárbara y Santa Ana; Nuquí, Bahía Solano y Juradó; El Carmen del Atrato.

En el territorio chocoano funcionan los siguientes hospitales y puestos de socorro:

"Clarita Santos", en Quibdó;

"Eduardo Santos", en Istmina;

El Infantil, en El Carmen.

En Acandí. Pizarro, Juradó y Ciudad Mutis, San Francisco, Las Vueltas y el antituberculoso en Quibdó.

El hospital para empleados de la "Chocó Pacífico" en Andagoya.

*Instrucción pública.* En Quibdó funciona el "Colegio Carrasquilla", el mejor centro de enseñanza, hoy nacionalizado. Este Colegio que se denominó al principio "Colegio del Chocó", fue creado por la ordenanza número 4 del 23 de septiembre de 1851, de la provincia del Chocó. Funciona además, una escuela nocturna. La escuela Normal de varones; el Colegio oficial de señoritas; el Colegio de la Presentación, también para señoritas; ocho escuelas urbanas y 43 rurales en Quibdó:

4 urbanas y 5 rurales, en Acandí;

2 urbanas y 5 rurales, en Bayadó;

2 urbanas y 7 rurales, en El Carmen;  
2 urbanas y 7 rurales, en Condoto;  
2 urbanas y 14 rurales, en Istmina;  
2 urbanas y 4 rurales, en Juradó;  
2 urbanas y 7 rurales, en Nóvita;  
2 urbanas y 10 rurales, en Baudó;  
2 urbanas y 5 rurales, en Riosucio;  
2 urbanas y 4 rurales, en Sipí;  
2 urbanas y 9 rurales, en Tadó.

En Istmina funciona la Escuela Normal Rural para señoritas, en donde se forman las maestras que luego van a regentar las escuelas rurales de la provincia de San Juan.

En Acandí funciona una escuela nocturna para los trabajadores.

*Agua y luz.* Quibdó es la única población del Chocó que tiene servicio de acueducto y luz.

Las demás poblaciones utilizan las aguas corrientes de sus ríos y quebradas.

Gozan de luz eléctrica las poblaciones de Istmina" Tadó, Condoto y otros centros pequeños, dada por la Choco Pacífico, de la planta de Andagoya.

Acandí y El Carmen tienen plantas eléctricas propias.

*Orografía e hidrografía.* Por no ser este estudio una Geografía, sino unas apuntaciones, no se dan en detalle las cordilleras y ríos del Chocó.

La Cordillera Occidental de los Andes de la que se desprenden las cuchillas que dividen los departamentos del Chocó y Valle del Cauca; La Cerbatana y Atravesado que arrancan del Alto El Soldado o Calima; Los Paraguas, que se forman en el cerro Tatamá, cerro que es común al Valle del Cauca, Caldas y Chocó; la Cordillera de Caramanta y Citará, nombres con que se conocen en este sector los Andes Occidentales y en donde se forma el divorcio de aguas del Atrato y San Juan. En este sector de la Cordillera Occidental se levanta el cerro o alto San Fernando, común a los departamentos de Caldas, Antioquia y Chocó; y el Cerro Plateado, común al Chocó y Antioquia. En este cerro se forma el divorcio de aguas que forma el límite Sur, entre Antioquia y Chocó.

La Cordillera o Serranía del Darién o Baudó, o de la costa, o del Pacífico, o centroamericana, o madre, que algunos geógrafos consideran independiente de Los Andes, y otros la consideran como dependiente de ella, formada en el istmo de San Pablo, que hace parte de la cuchilla que, desprendiéndose de los Farallones de Citará, forma el divorcio de las aguas que van al Atrato, de las que forman el San Juan. Esta cordillera separa las aguas que van a los ríos Atrato y San Juan por su margen izquierda de las que van al Pacífico. Toma el nombre de Darién en la frontera con Panamá, en la cual forma el sistema orográfico de esa República, y en la costa chocoana forma sus penínsulas, cabos y puntas.

La Hidrografía está formada por cuatro zonas, que toman los nombres de: Atlántico, Atrato, San Juan y Pacífico: al Atlántico van entre otros los ríos La Miel, Acandí, Tolo y Tanela.

En el Golfo del Darién, formado en el Atlántico, desemboca el Atrato, que forma la hoya hidrográfica del mismo nombre, al cual desaguan: El Truandó, el Napipí y el Quito, interesantes por ser ellos los que señalan nuestras rutas canálicas; el Murri, el Riosucio, el Andágueda y otros; San Juan, al que van el Condoto, Tamaná, Sipí, Cucurupí, Munguidó, Calima y otros; y las quebradas Dagorá y Peñas que pueden utilizarse para, por el Quito, unir las aguas al Atrato y el San Juan.

*Hoya del Pacífico.* A ella van el San Juan, el Baudó y el Juradó que son los principales. En la cordillera de Baudó se forman una infinidad de riachuelos y quebradas, que formando saltos descienden rápidamente al Océano. Entre ellos los más interesantes son limón y Cupica, por ser ellos con el Napipí y el Truandó, los que determinan el probable canal interoceánico.

En el territorio chocoano se forman ciénagas más o menos grandes y pantanos. Los científicos araban de descubrir la manera de transformar las algas de las ciénagas y lagunas en alimentos de gran riqueza nutritiva para el hombre. Si ello es así el pueblo chocoano será, dentro de poco, el mejor nutrido de Colombia, por la gran variedad y abundancia de algas que se reproducen en sus ciénagas.

*Los cabos más importantes,* son: en el Pacífico, el Corrientes, Puntas Utría, Solano, Nabugá, Cruces, Cabo Marzo y Punta Ardita.

En el Atlántico: Cabo Tiburón, Acandí o Titumate.

*Golfos, bahías y ensenadas.* En el Atlántico el del Darién o Urabá y varias ensenadas de las cuales la importante es la de Acandí por ser el puerto de embarque del banano que se produce en el municipio.

En el Pacífico las importantes son: la ensenada de Utría, que forma un puerto natural resguardado de todos los vientos, de mar profundo y tranquilo, en donde no se siente ni la rebaca; el gran Golfo del Chirichire, en el cual se forman las ahías de Solano que forma la ensenada de Jella; Nabugá, Chirchire, limones. Chícocora y Cupica. Limones o Cupica será el terminal en el Pacífico, del canal interoreánico. La Octavia y la Coredó o Humboldt.

*Islas.* La más importante es la grande que se forma en el río Atrato, al Norte de la boca del Napipí y la de Tarena o la Gloria en la boca del Atrato. Las bocas del San Juan forman una red de islas bajas y pantanosas.

*Correos y telégrafos.* Estos servicios se prestan en casi todos los centros poblados del Chocó. En Quibdó, Istmina, Acandí, Nuquí, Riosucio, Pizarro, Ciudad Mutis y Juradó, hay estaciones de radiotelegrafía; en Andagoya y Bebedó hay servicio privado de la "Chocó Pacífico" radiotelefónico.

*Vías de comunicación.* La carretera Medellín-Bolívar-Carmen-Quibdó, que presta servicio deficiente entre Carmen y Quibdó. En construcción el carretable Quibdó-Istmina. Hay varios caminos intransitables la mayor parte del año, debido a las constantes lluvias. La carretera Quibdó- Valle-Bahía de Solano, cuyo trazado fué dirigido por el ingeniero Enrique Garcés, pero apenas se inició su construcción. Las vías fáciles pero no rápidas, las constituyen la gran red de ríos navegables por canoas. El Atrato es navegable por embarcaciones que hacen el recorrido Cartagena-Quibdó. El San Juan es navegable, en invierno, hasta Istmina.

Hay campos de aterrizaje en Quibdó y el privado de la compañía "Chocó Pacífico", en Mandinga.

*Industrias.* La principal industria es la minería, ya que el territorio chocoano del Atrato y el San Juan y las arenas de casi todos sus ríos, contienen gran cantidad de oro, plata y platino. Para su extracción se han formado compañías, de las cuales la principal es la "Compañía Minera Chocó Pacífico", con residencia en Andagoya, en donde tiene campamentos para empleados, directores y obreros, laboratorios de ensayo, destibadores, bodegas, mecánica, carpintería, herrería, con sus maquinarias correspondientes; lavandería, hospital, teléfonos, estación radiotelefónica, central hidroeléctrica que da servicio de luz a las poblaciones vecinas y que suministra la fuerza a las dragas gigantes que están en uso para la extracción de arena. Próximamente inaugurará los servicios del campo aéreo de "Mandinga" a donde pueden negar toda clase de aeronaves.

Fuera de la "Chocó Pacífico", hay 6 compañías más dedicadas a hacer estudios o a la extracción de metales.

La mayoría de los habitantes de Tadó, Nóvita, Istmina, Condoto, Quibdó, se dedican a la extracción de metales por el primitivo sistema del Barequeo o mazamorreo. Esta es la principal causa para que no sientan la atracción de la tierra cultivable, y hayan dejado las faenas agrícolas y ganaderas al elemento blanco de Antioquia. Caldas y Valle del Cauca.

En Quibdó e Istmina, hay fábrica de licores, gaseosas, velas esteáricas y jabones.

En Acandí, se cultiva banano para la exportación. La empresa tiene una línea férrea para transportar el banano al puerto de Acandí. En Sastatá el ingenio de cañas, que dió gran resultado, tiene unos pocos kilómetros de vía férrea para el servicio del ingenio. En la costa Atlántica y del Pacífico se cultiva arroz de magnífica clase y cocoteros.

Los indios Kuna Kuna, cultivan cacao y productos para su alimentación.

Los demás cultivos, no alcanza su producido para atender las necesidades alimenticias de los habitantes.

*Ganadería.* La principal es la crianza y engorde de cerdos. En el Carmen, se cría ganado vacuno y caballo, y algo en Sastatá y Acandí. Otra industria chocoana es la explotación de maderas en Riosucio, Beté, Pizarra, Baudó, Juradó, Sastatá y otros de menor importancia. Hay aserríos en Quibdó y Riosucio.

*Petróleos.* Ultimamente las Compañías Shell, Richmond y Socony han presentado al Gobierno Nacional propuestas de contratos para la exploración y explotación de petróleo en el territorio chocoano.

*Flora.* La del Chocó es variada, pues en su territorio se encuentran, fuera de los inmensos pitales, grandes extensiones cubiertas de taguales (Cabeza de negro) cuyo producto se exporta, También, aun cuando en menor escala que los anteriores, se explota caucho castilloa, perrillo o níspero, los productos de las palmas nolí, mil pesos y otras que son oleaginosas; en maderas, cedros de varias clases, comino o chachaio, caracolí, guayacán, jigua, dinde, roble y otros.

Entre las productoras de resinas: caraño, sande, canime o copaiba, tache, bálsamo de tolú, cativo.

Entre las plantas medicinales: higuierón, escobilla, contra yerba o raíz de resfriado, zarzaparrilla, totumito u oreja de mula; guaco de varias clases; ipecacuana, bejuco del diablo que es anestésico y cáustico; juangarrote, afrodisiaco; jenjibre, piribuací o chingalá, que sirve para borrar las cicatrices de las bubas; vainilla o bejuquillo, espliego, romero, melisa, hisopo, orégano, poleo, yerbabuena, mejorana, varias clases de contraveneno contra las mordeduras de víboras y picaduras de animales ponzoñosos.

Plantas industriales: el mangle de dos clases, tagua, pita, murrayo o platanillo; iraca o macuna o palmicha o paja toquilla; chibuga, de cuyo fruto se extrae aceite; buriará, cuya corteza produce fibra resistente; majagua, su fibra de gran valor; choiva o zarrapia o tonga; caruto, para teñir en negro, etc.

Plantas ornamentales: orquídeas, helechos, palmitas de varias clases, rosas, azucenas y otros.

*Canales interoceánicos.* El de Tehuantepec en México. Armand Reclus, en su obra *Panamá Darién* -1887- dice que el General Bernard, quien por orden del Gobierno americano levantó la carta geográfica del istmo de Tehuantepec, concluyó su informe con la siguiente parte: "no es practicable canal alguno al través de dicho ístmo". El istmo de Tehuantepec fué escubierto y explorado por Hernán Cortés.

De los estudios hechos por Childs y Fay, en 1850 y 1851, sobre la ruta canálica por icaragua, encontraron la garganta o depresión "Rivas" de 46 metros sobre el mar, siendo la más baja en la América Central.

De 1870 a 1873 se reconocieron varias rutas canálicas, por comisiones norteamericanas, Schufeld en Tehuantepec; Hatfield y Lull en Nicaragua; otra de Silfrigde en Panamá, entre el Tuyra y el Atrato; Silfrigde y Collins, la vía Atrato-Napipí-Cupica. La totalidad de los informes fueron para canales con esclusas.

Por medio de la Ley Spooner sancionada por Teodoro Roosevelt, el 28 de junio de 1902, se dispuso la construcción de un canal entre el Atlántico y el Pacífico.

De acuerdo con el tratado entre los Estados Unidos y Nicaragua, ésta cedía una faja de seis millas de ancho a uno y otro lado de la vía proyectada, por el término de 200 años. Un Convenio semejante se celebró en los Estados Unidos y Costa Rica.

La Cámara de Representantes de los Estados Unidos aprobó el 13 de enero de 1902 el bill Hepburn que ordenaba la construcción del canal de Nicaragua; pero en el Senado se modificó, autorizando al Presidente para comprar los derechos y propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá. Como se ve, la ruta Nicaragua fue pretexto esgrimido por los Estados Unidos de Norte América contra Colombia y la Compañía, para asegurarse su posesión.

*Canales colombianos.* Descubierta América por Colón y el mar del Sur por Balboa nace la idea de romper la valla que separa los dos océanos, ya sea por Tehuantepec, ya por Nicaragua, o por Costa Rica o por Panamá o por Cupica o por San Pablo.

En 1528. Carlos V estudia la propuesta para romper el Istmo de Panamá. En 29 de julio de 1565, firma en Turruegano."Felipe II, un convenio autorizando a Jorge de Quinilla para descubrir el paso de la mar del Norte a la del Sur.

De 1590 a 1620, el cura de Nóvita abrió el canal de Raspadura, que unía las aguas del Atrato y las del San Juan, estableciendo la navegación ínteroceánica.

Cegado por orden real, en 1781, Antonio Pasea ofreció al Rey volver o a construir, en el plazo de un año, con cien peones.

El Virrey Arzobispo nombró una comisión para estudiar la ruta del Raspadura, la cual rindió informe favorable.

En 1793 el Capitán Francisco Hidalgo informaba a la Corona Española sobre la practicabilidad del canal del Cura-Atrato-San Juan y el General Goyeneche sugería a la Corona el canal entre el río Napipí y la bahía de Cupica.

En 1813, el General Francisco Javier Mina, al saber en Cartagena que el Canal del Cura estaba obstruido pidió autorización para reabrirlo y ponerlo en uso público.

El sabio Humboldt en su obra *Ensayo Político* sobre el reino de la Nueva España hace referencia a este canal, que según él, unía los dos océanos separados por una distancia de 75 leguas.

El escocés Paterson quien pretendió crear una colonia interesa en el Darién, en 1694, determinó explorar el paso que la naturaleza habría formado, para el comercio.

Por el Canal de San Pablo o del Cura, o de Raspadura pasó la "Barca Blanca" en los primeros días de la guerra de independencia, mandada por el inglés Yllingworth, con la cual se había hecho el triunfo sobre los españoles en el Darien. (*Diccionario Geográfico*, Esguerra). Pero en el número 81 del Boletín de *Historia y Antigüedades*, se dice que el barco trasladado fue el "Rosa de los Andes" por el arrastradero entre Cupica y el Napipí, en enero de 1820.

En 1825, Colombia trabajó por la organización de una compañía con el fin de abrir el canal por Panamá.

En 1828 y 1829 el Libertador ordenó el estudio de las vías canálicas. La Comisión creada para ello, formada por Falmar y Lloyd, hizo la nivelación entre el Atlántico y el Pacífico.

En 1835, el General Santander, como Presidente sancionó el decreto legislativo de 29 de mayo, que daba privilegio a Carlos Barón Thierry para abrir un canal fluvial por el Istmo de Panamá.

En 1836 por decreto del 6 de junio, se dió privilegio a Carlos Biddle (americano) y a colombianos para abrir la vía intermarina. Fué sancionado por Santander.

En 1838 por decreto de 30 de mayo se concedió privilegio a varios colombianos y a la casa francesa Augusto Salomón y Compañía para abrir un camino al través del Istmo. Fue sancionado por el doctor José Ignacio Márquez.

En 1838 al pretender el Rey de Holanda la apertura del canal por Nicaragua, el Gobierno colombiano presentó su protesta con fecha 7 de enero de 1839. ¿Los Gobiernos del actual siglo hubieran hecho algo semejante?

Por decreto de 1º de julio de 1842 se invita a hacer propuesta para la apertura del canal.

En 1843, don Mariano Ospina Rodríguez, como Secretario de Relaciones Exteriores, da instrucciones al Encargado de Negocios de Colombia en Londres, don Manuel María Mosquera, para tratar con los Gobiernos inglés, francés, norteamericano, holandés y español sobre el canal de Panamá.

Por decreto de 18 de junio de 1851, se dió privilegio a don Manuel Cárdenas, de Palmira, y a Florentino González, para abrir el canal interoceánico. Este decreto fue sancionado por el General José Hilario López.

Por decreto de 18 de junio de 1852, se dió privilegio a Ricardo de la Parra y a Benjamín Blagge para abrir un canal que una el Atrato y el San Juan.

La Ley del 1º de junio de 1852 daba el privilegio exclusivo para abrir un canal entre el Golfo de San Miguel y la Ensenada de Caicedonia, a los señores Patricio Wilson, Eduardo Cullen, Carlos Jox, Juan Herderson y Tomas Brassey. La solicitud del privilegio se refería a la construcción del canal al través del Istmo del Darién, pudiendo elegir sobre la costa Atlántica, desde Mosquitos hasta la Boca Occidental del Atrato.

Por el decreto del 28 de abril de 1855 se daba privilegio para abrir un canal interoceánico en la Provincia del Chocó. Se refería al Atrato-San Juan.

En 1857, Federico Kellen, Fantwine, Lane, Potter y Kainisor, quienes estudiaron la posibilidad del canal del Cura (Raspadura) informaron a sus Gobiernos sobre esta ruta canálica.

La Ley 60 del 27 de junio de 1866 improbo el contrato celebrado el 25 de enero de 1865 entre el Poder Ejecutivo y Eustacio de la Torre Narváez, como representante de Henry Duesburv, para abrir el canal a través del Istmo de Panamá o Darién. Esta Ley ordenó al Poder Ejecutivo la publicación de ella y el proyecto de contrato en la prensa de Europa y Norte América ..

El 14 de enero de 1869 se firmó un tratado entre Colombia y Norte América con el fin de abrir el canal interoceánico. El Congreso de 1869 le negó su aprobación, y ordenó el Poder Ejecutivo reanudar negociaciones con el Gabinete de Washington, sobre el mismo asunto para celebrar un nuevo tratado en que tuvieran en cuenta los intereses de Colombia.

La Ley 97 del 8 de junio de 1870 aprobó el tratado entre Colombia y los Estados Unidos de Norte América, del 26 de enero del mismo año, sobre construcción y arreglo de un canal interoceánico.

El Gobierno de Washington negó su aprobación al pacto anterior, por lo que el Congreso colombiano expidió la Ley 33 del mayo de 1876, de autorizaciones al Poder Ejecutivo para negociar la apertura de un canal de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, por el Darién.

En virtud de la Ley de autorizaciones el Gobierno de Colombia celebró el contrato del 26 de mayo de 1876, con Manuel Ancizar y el representante en Bogotá del General Etienne Türr.

En 1872 el ingeniero Trautwline estudió las rutas posibles para abrir el canal.

En 1876 Bonaparte Wyse, Sosa, Pourdesseau, Berbrugbre, Celer, Codazzi y Bixio, siguieron los estudios de las vías canálicas.

La Ley 28 del 18 de mayo de 1878 aprobó el contrato celebrado en Bogotá el 20 de marzo del mismo año, entre el General Eustorgio Salgar, Secretario del Interior y de Relaciones Exteriores y Luciano Napoleón Bonaparte Wyse, Jefe de la Comisión Científica Exploradora del Istmo de Panamá, en los años de 1876, 1877 y 1878, miembro y delegado del Comité de la Dirección de la Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico, presidido por el General Etienne Türr. La sociedad anterior tomó el nombre de "Compañía Universal del Canal Interoceánico" la que se comprometía a terminar el canal dentro de 12 años.

Un nuevo contrato se firmó en Bogotá el 10 de diciembre de 1890, entre el Ministerio de elaciones Exteriores de Colombia, doctor Antonio Roldán y el mismo Bonaparte Wyse, por el cual se concede "una primera prórroga de 10 años", reformándose así el contrato del 20 de marzo de 1878. Este nuevo contrato fue aprobado por la Ley 107 de 26 de diciembre de 1890.

Contrato del 14 de julio de 1891, para abrir un canal entre la bahía del Almirante (Atlántico) y el río Sixola, en Bocas del Toro (Pacífico).

La Ley 19 del 6 de diciembre de 1892 dió autorización al Gobierno Nacional con relación al canal interoceánico. En virtud de esta ley se celebró en Bogotá el 4 de abril de 1893, el contrato por el cual se concedía una prórroga (la 21) a la Compañía del Canal de Panamá, en liquidación. Este contrato lo firmó don Marco Fidel Suárez, en su carácter de Ministro de Relaciones Exteriores y el señor François Mange, como ingeniero Director de los Servicios de la Liquidación en el Istmo, delegado especial del líquidador, de la Compañía Universal del Canal de Panamá. Este contrato reformó los de 1878 y 1890. La prórroga que se dio fue hasta el 31 de octubre de 1894, con el fin de que se constituyera una nueva compañía para reanudar los trabajos en el canal. La nueva sociedad tomó el nombre de "Compañía Nueva del Canal de Panamá".

Un nuevo contrato se celebró el 25 de abril de 1900, autorizado por el decreto número 271 del 23 de abril del mismo año, entre don Carlos Calderón Reyes, Ministro de Hacienda Colombia y el señor Alejandro N. Mancini, representante de la "Compañía Nueva del Canal de Panamá", concediendo una nueva prórroga de seis (6) años a la citada compañía, contados desde el 31 de octubre de 1904, para

abrir el canal. La Compañía debía pagar al Gobierno de Colombia cinco millones de francos como compensación.

El decreto número 271 de 1900 tenía carácter de Legislativo, ya que había sido declarado perturbado el orden público en Colombia, por decreto número 480 del 18 de octubre de 1899, el cual fue levantado por decreto número 638 del 1º de junio de 1903. El malhadado decreto N° 271 fue firmado en Tena (Cundinamarca) por el doctor Manuel Antonio Sanclemente, como Presidente, y sus Ministros Rafael M. Palacios, Carlos Cuervo Márquez, Carlos Calderón Reyes, José Santos, Marco Fidel Suárez y Marceliano Vargas.

El doctor Nicolás Esguerra, como Agente Fiscal de Colombia en Europa, se opuso a la expedición de este decreto, no porque se concediera la prórroga, la que él había solicitado, sino por "la miseria del puñado de francos que se recibía en compensación".

Las constantes prórrogas solicitadas por sus compañías y concedidas por el Gobierno de Colombia causaron perjuicio a los intereses nacionales, ya que sin ellas se habría podido verificar negociación con otra entidad. Los Gobiernos colombianos debían saber que una vez liquidada la "Compañía Universal del Canal Interoceánico", por quiebra, la "Compañía Nueva del Canal de Panamá" formada en 1894, sobre el cadáver de la anterior, tampoco estaba en posibilidad de construir el canal. Esta Compañía quiso vender al Gobierno de Washington el privilegio, y lo hubiera llevado a efecto si no hubieran existido los artículos 21 y 22 de la Ley 28 de 18 de mayo de 1.878, sancionada por el Presidente Aquileo Parra y secretario del Interior y Relaciones Exteriores, General Eustorgio Salgar.

El 22 de enero de 1903 el señor Tomás Herrán, como Secretario de la Legación de Colombia ante el Gobierno de Washington, en su carácter de Encargado de Negocios, suscribió con Mr. John Hay, Secretario de Estado, la convención que se conoce con el nombre: Tratado Herrán-Hay, para la construcción del Canal por Panamá.

(El señor Herrán siguió las negociaciones, que en 1902 había iniciado el doctor Carlos Martínez Silva, sobre la construcción del canal y que continuó su sucesor, el doctor José Vicente Concha, como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Colombia ante el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica).

En virtud de este tratado la "Compañía Nueva del Canal de Panamá" podía traspasar a los Estados Unidos los derechos, privilegios, propiedades, concesiones y el ferrocarril de Panamá.

Colombia cedía al Gobierno norteamericano, "el derecho exclusivo, durante cien años, prorrogables por periodos de igual duración, para excavar, explotar, dirigir y proteger el Canal marítimo del Atlántico al Pacífico"; les daba el uso de una zona de terreno a lo largo del Canal, de 5 kilómetros de ancho, a lado y lado de la vía, de los canales auxiliares necesarios y de otras obras, así como también hasta la profundidad de 10 brazas, en la Bahía de Limón, y 3 millas marinas desde el punto de, la baja marea en cada término del canal, en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico; y a usar y ocupar las islas de la bahía de Panamá; les concedía el derecho de navegación y utilización general de las aguas del, río Chagres, de otras, corrientes, lagos y lagunas y de todas las: aguas no navegables. Cedía el uso de todos los puertos colombianos, abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualquier clase de buques empleados en la obra del canal, y para todos aquellos que hallándose en las mismas condiciones fueran destinados él atravesar el canal y necesitasen anclar en dichos puertos; cedía Colombia, y renunciaba a toda clase de participaciones, derechos, reclamaciones, propiedades, títulos que tuviera en la Compañía Universal del Canal Interoceánico, en la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y en la Compañía Nueva del Canal, de Panamá. Los Estados Unidos reconocían de manera total la soberanía de Colombia sobre el territorio en donde ejercería derechos y privilegios la Unión Americana. Colombia podía) establecer Tribunales Judiciales dentro de la Zona del Canal para conocer los pleitos que se suscitaran entre colombianos y extranjeros, siempre que no fueran estadinenses. Los Estados Unidos también podían establecer Tribunales; se podían establecer Tribunales mixtos.

El canal debería concluirse dentro de los 12 años siguientes iniciados los trabajos, los que debieran empezar dos años dtespués del canje de las ratificaciones de la Convención.

Colombia recibiría como precio de todo lo que cedía, la de diez millones de dólares, al canjearse las ratificaciones del tratado; Y anualmente la suma de 250.000 dólares, durante la vida del convenio; pero empezando a contar después de 9 años del canje. Este debería hacerse en Washington dentro de ocho meses, o antes, a partir de la fecha del convenio.

Por haber sido excesivas las pretensiones de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, para el traspaso de sus privilegios, los Estados Unidos adoptaron la ruta por Nicaragua, lo que hizo que la Compañía moderara sus pretensiones: de 109'141.500 á 40'000.000 de dólares, los que recibió su representante Philipe Buneau Varilla.

Como este arreglo no había tenido el asentimiento de Colombia, ésta demandó a la Compañía ante los Tribunales franceses, los que sentenciaron en contra de nuestra Nación, lo que le dio carácter de legabilidad.

El Tratado Herrán-Hay fue desaprobado por el Senado colombiano en su sesión del 12 de agosto de 1903, por unanimidad, pues el señor Obaldía se retiró del recinto poco antes de iniciarse la votación, que fue nominal.

El Senado americano lo había aprobado sin reformas, en la sesión del 17 de marzo de 1903.

Talvez si el Senado colombiano hubiera aprobado el convenio, el Istmo de Panamá fuera parte integrante de nuestro territorio patrio.

Arturo Undurraga, ingeniero chileno, durante 8 años estudió en la región bañada por el Atrato las posibilidades de construir, utilizando la navegabilidad de dicho río, un canal interoceánico. El 7 de enero de 1909 elevó un memorial al ministerio de Relaciones Exteriores, doctor Francisco José Urrutia, solicitando audiencia para tratar sobre la apertura del canal y sobre las condiciones en que se encontraba para entrar en negociación sería con banqueros y gobiernos europeos para financiar la obra.

Como la Asamblea Nacional estaba convocada para estudiar el Tratado Cortés-Root-Arosemena, el doctor Urrutia no consideró la solicitud del ingeniero Undurraga.

Después de la separación de Panamá, y de la terminación y dación al servicio del canal del mismo nombre (agosto 15 de 1914), de una manera más bien frecuente se ha venido tratando sobre la construcción de un canal, en territorio colombiano, que una las aguas del Atlántico con las del Pacífico utilizando el río Atento y el río San Juan o el Baudó. O bien el río Truandó o el Napipí, afluentes del Atrato, y una de las corrientes de agua que van a la bahía de Humboldt o Coredó o a la Cupica, en el Océano Pacífico.

En 1925 el General Diógenes A. Reyes, como Ministro de Industrias, presentó a la consideración del Congreso de ese año un proyecto de ley sobre estudio de las zonas entre el Atrato y el Pacífico que pudieran considerarse aptas para la construcción de un canal interoceánico. Los eximios patriotas colombianos que formaban el cuerpo colegiado en dicho año, no lo consideraron. El congresista chocoano presentó al Congreso del año de 1942, un proyecto de ley sobre el estudio del problema canálico.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, con fecha 3 de agosto de 1948, dió la información sobre la solicitud que el Gobierno de los Estados Unidos había hecho al de Colombia, del permiso para un reconocimiento preliminar por las vías aéreas, terrestres y fluviales de la ruta para un canal interoceánico, entre el Atrato y el Pacífico. Las comisiones de estudios estarán formadas por técnicos

norteamericanos y colombianos. La comisión colombiana está presidida por el matemático Profesor Belisario Ruiz Wilches.

Entre los colombianos que en revistas, en folletos o en el periodismo, han tratado sobre nuestro futuro canal interoceánico, figuran el Profesor Jorge Alvarez Lleras, Henry Hubach -a quien consideramos por su nexo y sus estudios científicos sobre nuestra Patria como colombiano- Griseldino Carvajal, General Daniel Ortiz, Roberto Luis Restrepo, Eduardo Posada, Antonio Luis Armenta, Enrique White Uribe, Enrique Ancizar, Juan Antonio Gamboa, Enrique Naranjo Mortínez, Sergio Abadía Arango, Pedro Antonio Peña, Enrique Garcés, Abelardo Forero Benavides, Julio Fajardo Berrera y el suscrito.

Me permito terminar estas anotaciones con la siguiente insinuación hecha al Ministro de Industrias doctor José A. Montalvo, en 1928, en informe sobre la visita a la costa colombiana.

El sector comprendido entre el cabo o puerto Cruces y el cabo Solano forma una herradura cuyos cuernos salen al mar, denominado "Golfo de Chirichire". El que una vez haya visto este Golfo no podrá olvidar nunca tan bellos horizontes. Yo; he sentido ante la belleza de este Golfo, sus bahías y ensenadas, las grandezas de esta patria colombiana, tan querida, tan amenazada de cerca, y tan sola en este rincón en que se esconde su mayor tesoro, lo que le queda de su soberanía violada ayer y lo que debe defender con el mismo tesón con que la madre noble y digna defiende el honor de sus hijos.

En el "Golfo de Chirichire", y dentro de la punta Cruces, está la bahía de Cupica, en la cual desembocan los riachuelos Octada, Truandó (no el que desemboca en el río Atrato) y Cupica; y después que recorre la playa en donde está el caserío de Cupica se encuentra la pequeña rada de Chicorora, en donde se dice hay una fuente de petróleo, pero que parece ser un depósito de fluorogás de los pantanos. Después de Chicorora, se halla la bahía de Limones, que es el punto en donde las aguas del Océano Pacífico se acercan más a las del Atrato -en línea recta hay 62 kilómetros- Entre la bahía de Limones y el río Atrato se encuentra nuestro futuro canal interoceántco, ya sea cortando la Cordillera, ya aprovechando el río Napipí, ya desviándose un poco al Norte, para aprovechar las aguas del río Truandó -el que desemboca en el Atrato- lo cual recortaría mucho el curso del canal, porque esta última vía abandonaría el cauce del río Atrato desde muy abajo. La vía que aprovechara el cauce del Napipí tiene que subir el río Atrato, como canal, hasta cerca de la cabecera de la gran isla del Atrato. De esta zona no deben quitar un momento los ojos los colombianos que amen su Patria. Colonizar con elementos nacionales las tierras que baña la quebrada Limones, hacer surgir empresas agrícolas y pecuarias en las tierras del Napipí y del Traundó, es tomar posesión de nuestra futura vía canálica. Construir una ferrovía desde la confluencia de los ríos Atrato y Napipí hasta el fondo de la bahía

Limonas, prolongándola hasta la ensenada de Jella, en la bahía Solano, es tan trascendental acontecimiento como lo fue un día el Ferrocarril de Panamá, cuando no existía el canal. El río Atrato es navegable por buques de alto tonelaje; su fondo es de lodo y una draga de succión bastaría para ponerlo utilizable para vapores de gran calado. Una empresa de esta magnitud haría surgir centros importantes de población en esa zona. Colombia podría traficar por él, haciendo caso omiso del canal de Panamá. No importaría lo que la construcción costara. Los colombianos estamos obligados a contemplar este problema y a conlrontar, valerosamente, todo sacrificio indispensable a conservar la ventajosa posición con que la naturaleza nos ha obsequiado.

Pasando una regla por esta zona se ve, palpablemente, la economía de distancia, haciendo el canal entre Cartagena y Bahía de Solano, y se puede comparar con las inconmensurables longitudes de camino que se necesitaría construir para atender, malamente, a la unión de los dos litorales.

---

*Nota. Dada la fecha del trabajo anterior se comprende que su redacción a veces ofrezca la forma del presente. Este es uno de los escritos con que la Sociedad Geográfica hace memoria del doctor Peregrino Ossa Varela, infatigado colaborador suyo durante largos años.*

