

## DE AMÉRICA HACIA EUROPA POR EL ESTRECHO DE "BEHRING"

Por: **RAFAEL CONVERS PINZÓN**

*Mayor (r), Ingeniero  
Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 111, Volumen 31  
1977*

**E**l estrecho de Behring tiene apenas 56 millas de ancho y se halla a los 66° de latitud norte.

Ahora bien, el estrecho de Behring no es un obstáculo insalvable, pues fuera de la posibilidad del paso sobre el hielo, durante el invierno en estas regiones sub-árticas, el propio estrecho ha sido objeto de planes para unir la red férrea americana con la red rusa (ramal en proyecto del transiberiano), desde fines del siglo pasado.

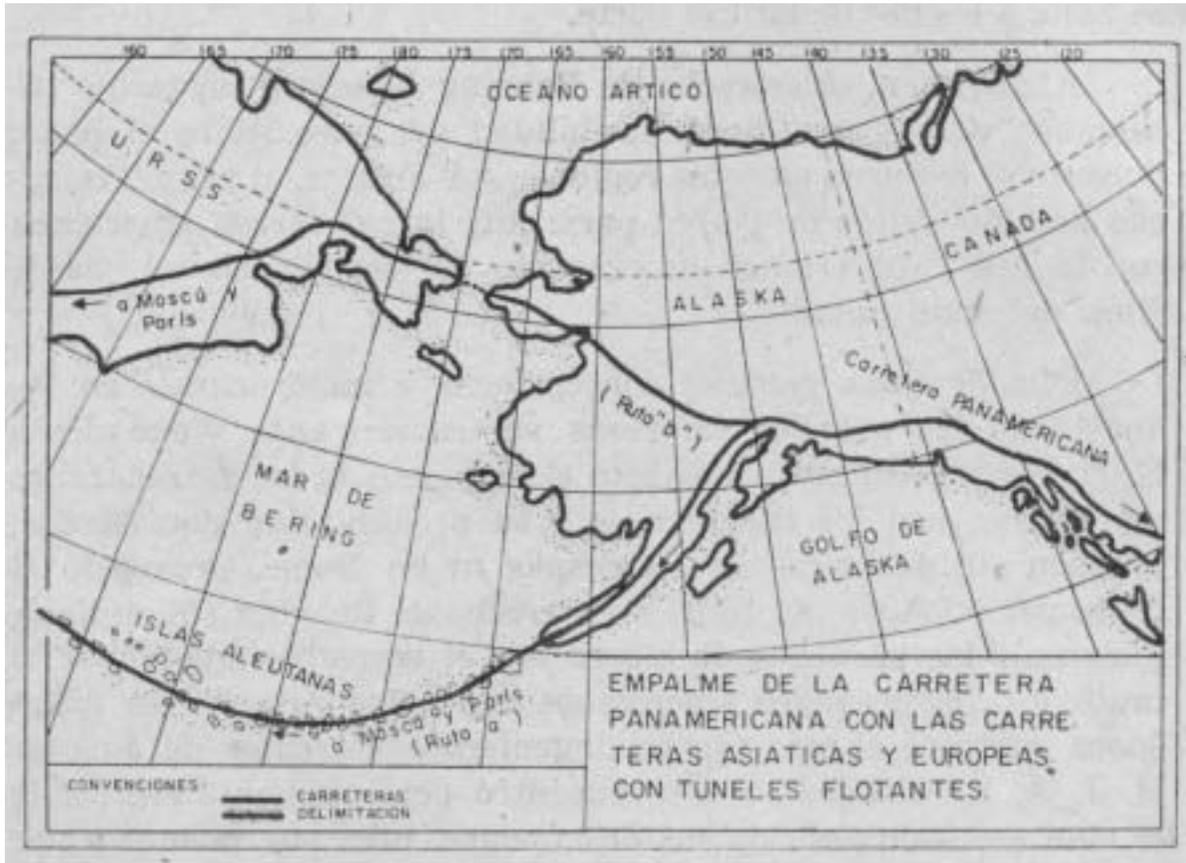
Una de estas geniales concepciones e inspiraciones en los anales de las grandes empresas norteamericanas viene desde E. H. Harriman, quien proyectó el empalme de los ferrocarriles americanos con los canadienses y su prolongación por Alaska, y quien sin detenerse en Fairbanks ni en Nome, prospectó el cruce por puente o por túnel del estrecho de Behring (56 millas), para unir las paralelas de hierro con el transiberiano, y por lo tanto los ferrocarriles americanos con los europeos. En dicha época contrató el más famoso ingeniero constructor de puentes H. J. A. L. Waddell, y éste encontró perfectamente realizable el plan en cualquiera de sus dos formas, bien por puente o por túnel, después de haber hecho un estudio concienzudo, en el cual halló, mediante sondeos, que las profundidades mayores eran solamente de 40 a 50 pies (13 a 16 metros), y que existían bancos e islotes en el estrecho, entre los cuales la mayor distancia era de 19 millas.

Pero debido a la guerra ruso-japonesa este proyecto no prosperó y en 1904 se suspendieron todos los trabajos. En el tratado de Portsmouth en 1905, el Japón insistió en que se abandonara tal proyecto, temiendo, con sobrada razón, que dicha vía sirviera eventualmente a Rusia como línea de aprovisionamiento. El Presidente Teodoro Roosevelt accedió ante la insistencia japonesa, y en el tratado de Portsmouth se incluyó una cláusula en la cual se abandonaba el proyecto de ferrocarril Trans-canadá-Alaska-Siberia.

Posteriormente, Donald Mac Donald, llamado con respeto en todas las tierras del Norte "el padre de la carretera internacional", en 1931 sugirió que la carretera panamericana, que termina en Alaska, se uniera a través del estrecho de Behring con la carretera que Rusia incluyó en su último quinquenal y que debería llegar al cabo Este del estrecho de Behring. Parte de esta vía es el sector de carretera de Seattle (Estados Unidos) a Nome (Alaska), que está reputado como la mayor obra

de ingeniería hecha desde que se construyó el canal de Panamá. Son 2.690 kilómetros de carretera en terreno montañoso, cruzando las regiones más agrestes de Norte América. Fue construida en 1943 en menos de siete meses por 10.000 soldados y 2.000 obreros civiles.

Si dicha autopista se ve coronada por el éxito, una de las maravillas del mundo sería la de poder ir en automóvil de New York a París, por la vía de Alaska en tal forma Europa, Asia y América quedarían comunicadas por tierra.



Por esta ruta que, según muchos investigadores, llegaron los habitantes de Asia a nuestra América y fueron los padres de los aztecas, de los chichas, de los incas, de los araucanos y de muchas otras tribus americanas, es posible que regresemos antes de que pasen muchos años a devolver nuestro tributo de progreso y de civilización y que a través del comercio y del turismo estrechemos nuevos lazos de amistad con Eurasia, para cumplir los postulados de Rotary de buscar el conocimiento mutuo y la amistad entre los continentes y hacer de esa carretera internacional de América a Europa, a través del Asia, nuestra auténtica "Cuarta Avenida" para trabajar en pro de la comprensión entre los hombres de diferentes países, credos y razas.

