

## SECCION ECONOMICA

# DESVIACION HACIA EL ATRATO

Por su palpitante actualidad, consideramos de un valor grandísimo la publicación de este artículo aparecido en "La Defensa" y escrito por el Ingo. Roberto Luis Restrepo.

Parece que no es inoportuno, a pesar de los conceptos favorables a la continuación de la carretera hasta Urabá, expuestos en crónicas de un reciente viaje del señor gobernador Fernando Gómez Martínez en compañía de distinguidos caballeros de esta ciudad por la ruta de la carretera hasta Turbo, sino que puede ser de actualidad y hasta de claro patriotismo, someter a la consideración pública unos motivos que hacen pensar a muchos colombianos que sería cosa acertada, mejor acto de gobierno, más económico en tiempo y en dinero, de mayor trascendencia en bienes para el comercio y para la grandeza de Antioquia y de mayor alcance también para la prosperidad nacional, el hecho de dirigir el final de la carretera a terminar en un lugar bien acondicionado para puerto en la orilla del río Atrato, más bien que en el pueblo de Turbo de la costa de Urabá.

Lo que se propone en este escrito es: que del punto en donde la carretera cruza la línea de divorcio de las aguas que forman las hoyas hidrográficas de los ríos León y Tumarandó o de este último y Riosucio, se dirija la carretera al sitio de Pulgas, u otro lugar adecuado para un buen puerto en sus alrededores, en la margen derecha del río Atrato, todo en territorio antioqueño.

La adopción de este desvío implicaría retroceder quizá unos pocos kilómetros desde el frente actual de los trabajos de construcción; pero las razones que se expondrán en seguida pueden justificar este hecho, y el tramo que por ahora quedaría abandonado como vía



principal será el principio del ramal de una carretera de servicio colonial, que habrá de servir a toda la región hasta el golfo cuando el adelanto de la colonización lo demande.

Es de advertirse que nada de lo hecho hasta hoy en la carretera se perderá, porque se podrán aprovechar todas las conquistas logradas con motivo de la carretera en todo el tramo construido, es decir, la fundación del importante principio de ciudad colonial en Villa Arteaga, la Granja de Experimentación Agrícola, todos los resultados de la acción colonizadora en haciendas de ganados y cultivos, aserríos de maderas, etc. Será aprovechable todo lo que en riqueza mineral y forestal y en fuerza hidráulica ha revelado la obra de la carretera. No sufrirá menoscabo ni de un ápice la gloria de los beneméritos ciudadanos que han puesto su entusiasmo y sus influencias al servicio de la anhelada comunicación de Medellín con el mar, pues, por el contrario, su mérito se acrecentará, si, además de continuar aplicando sus influencias al fomento de la colonización en las tierras del interior y especialmente en las de la costa, contribuyen a que sea creado dentro de menos tiempo del requerido para terminar la obra en Turbo y con menos inversión de dinero, un puerto en el Atrato, del cual puede asegurarse que sería de más ventajosas condiciones para un gran servicio comercial que el que puede ser posible en la costa del golfo y darle al departamento de Antioquia el uso del mejor de sus ríos navegables. Tampoco habría necesidad de cancelar los contratos de construcción que se tengan celebrados, porque ellos, convenientemente reformados, se pueden seguir cumpliendo en la nueva ruta.

Los motivos principales que sirven de fundamento al cambio de rumbo se exponen en los párrafos siguientes:

El canal interoceánico a nivel, utilizando los ríos Atrato y Truandó, se hará sin falta porque el comercio del mundo lo requiere con urgencia, y ya el caso no es un simple deseo, sino que una comisión mixta de expertos colombianos y norteamericanos lo estudia de manera formal, y si, como se espera muy fundadamente, se emprende pronto en su construcción, podrá estar al servicio del comercio del mundo dentro de un lapso inferior quizás al que Antioquia necesitaría para terminar la carretera en Turbo y dotarla de un puerto debidamente acondicionado.

En 23 años de trabajo, con una inversión de quizá no menos de veinte millones de pesos de buena moneda en la mayor parte del tiempo de su inversión, que no sufrieron las mermas que ahora pro-



ducen los servicios sociales, se logró llegar con la construcción de la carretera hasta completar próximamente las tres cuartas partes de su longitud, y ello en la parte de más facilidades, de mejor clima, de más recursos, mejor suelo y más abundantes y mejores materiales de consolidación.

El sitio de Pulgas queda en una parte del Atrato de especiales comodidades para un servicio de barcos de gran calado, y de donde sería muy fácil atender a todos los intereses de la costa antioqueña del Caribe. Cuando el canal interoceánico haya sido construido, el puerto de Pulgas será el centro aduanero del mayor volumen del comercio colombiano, porque allí harán su escala todas las marinas que circulen entre los dos océanos. Antes de la apertura del canal, será muy grande el movimiento de este puerto, porque a él pueden llegar barcos de mucho porte, aun en el estado actual del río Atrato, y cuando se canalice debidamente a una de sus bocas, podrán arribar los barcos marinos de mayor calado.

Entre Pulgas y el punto en donde debe desviarse la carretera puede haber una distancia inferior en veinte kilómetros a lo que falta por construir de la vía a Turbo, lo cual significa que por esta parte se puede hacer la obra en menos tiempo y con menos dinero y que por el solo motivo del transporte en la carretera habrá grande abaratamiento para el comercio.

Es muy probable que en la zona que ha de recorrer la vía por esta parte sea más firme y más seco el terreno en todo tiempo, más abundantes y de mejor calidad los materiales para consolidación y muchísimo menos numerosas las obras de arte, por el hecho de seguir la vía un divorcio de hoyas hidrográficas. Por el solo concepto de puentes, ya se vio en las crónicas el del ingeniero constructor, quien afirmó que faltaban tantos puentes por construir, que si fuera a emplearse el hierro en su construcción, este material escasearía o su uso haría sumamente costosas las obras.

Por el solo hecho de llegar con la carretera a Turbo, no quedaría resuelto para el comercio de Medellín el problema de sus transportes, porque, aunque se estableciera allí un completo servicio de aduana, ésta sólo podría ser por mucho tiempo para un comercio de cabotaje con los viejos puertos de la costa del Caribe en embarcaciones de reducido calado, y el movimiento de mercancías tendría que hacerse en barcazas, con los consiguientes riesgos de averías, humedades y pérdidas y el alto costo de las maniobras.

Para que el puerto en Turbo prestara servicios eficaces al comercio se necesitaría dotarlo de un muelle, el cual, para darle acceso



siquiera en su extremidad exterior a barcos de gran porte, tendría que avanzar hasta donde el mar acusa profundidades mínimas de siete brazas en bajamar, y esto solamente se conseguiría a las dos millas y media, o sea a algo más de cuatro kilómetros de la línea de la costa, según puede constatarse en cartas marinas del golfo, como pudiera ser en la publicada por el Almirantazgo Inglés en 1895 bajo la superintendencia del Almirante W. J. L. Whuarton, la cual ha sido rectificada en varias ocasiones, la última de las cuales fue hecha en 1924.

Mas, para que el muelle permita el acceso de barcos de todo calado que lleguen a fondear en sus costados, sería necesario mantener dragado un amplio y profundo canal que facilite las maniobras de cargue y descargue, y ese canal estaría llenándose constantemente por el gran movimiento de los lodos, que en esa parte constituyen el fondo en capa de mucho espesor, y que estarían constantemente influenciados por las mareas, por las corrientes que circulan en el golfo y por las sacudidas de los barcos.

El espesor del fondo lodoso no se conoce, o por lo menos yo no he podido encontrar datos seguros al respecto; puede ser de mucha consideración hasta hallar base de firmeza y entonces sería obra muy difícil y costosa el plantamiento de los pilares del muelle.

Naturalmente el muelle necesitaría de bodegas en su plataforma y de un perfecto servicio de ferrocarril, todo lo cual hace que la obra resultara de un costo superior a las capacidades del fisco y de seguro al esfuerzo necesario para mover la voluntad del gobierno central para suministrar el no corto número de millones que sería necesario.

Tan defectuosas condiciones como las de la costa del golfo de Urabá son motivos para que en Turbo no pueda florecer un puerto de ventajosas condiciones comerciales. En ese lugar las embarcaciones estarían siempre expuestas a las tormentas marinas con constantes amenazas de graves perjuicios para ellas y para el mismo muelle, y no hay lugares en la costa de medianas condiciones siquiera para obras de apartadero en urgencias de descanso, y mucho menos para astilleros, para urgentes reparaciones. Por tan defectuosas circunstancias y hallarse Turbo tan alejado de las rutas oceánicas frecuentadas por las marinas en los litorales colombiano y panameño, el puerto allí sería muy poco frecuentado; siendo otro de los motivos para no hacerse atractivo a las naves comerciales, el escaso volumen de carga que por allí se movilizaría. Como puerto de servicio local sí sería muy útil en la colonización de la costa colombiana, sobre todo



si, por buena suerte para la región, se adoptara como línea de navegación para entrar al Atrato el eje del canal navegable del golfo hasta cerca de la culata de la bahía de Colombia.

En cambio de lo dicho hasta aquí sobre Turbo, si se adoptara la ruta hacia el Atrato para llegar con la carretera a un punto adecuado para buen puerto en la ribera derecha, entre Pulgas y el límite con el Chocó, el puerto quedaría a la orilla misma del canal interoceánico, en lugar propicio para la gran aduana que ha de servir al tráfico comercial con los mercados de los dos océanos, y tendría, entre otras, y como muy singulares y ventajosas condiciones, las siguientes:

Se podría construir un MUELLE DE RIBERA en terreno firme y de toda la longitud que el movimiento del puerto vaya necesitando, y de ancho bastante para que contenga bodegas, carrileras de bodega y para movimiento de grúas, camino de camiones y dotarlo de todas las facilidades para amarre seguro de barcos, para cargue y descargue rápidos y para cómodo movimiento de pasajeros, todo con un costo inmensamente inferior al que demandaría un puerto de mar en la costa de Turbo.

En el Puerto de Ribera, en el Atrato, estarían los barcos al abrigo de tormentas, en aguas limpias, profundas y tranquilas y podrían contar con amplias abras en las desembocaduras de ríos y lagunas cercanas y aun en puntos estratégicos de las orillas para apartaderos de descanso y aun con astilleros de toda comodidad para reparaciones, y gozarían del beneficio de limpieza de los cascos por la navegación en aguas dulces.

Sería mucho menos costoso en Pulgas que en Turbo el cargue y descargue de los barcos, y se determinaría también una economía de grandes proporciones por motivo del acortamiento de la vía en cerca de veinte kilómetros. Este puerto sería el más cercano a la capital de la República para contacto con las marinas de los dos océanos, y por este otro motivo el tráfico por territorio antioqueño sería de muy grandes proporciones, con el consiguiente beneficio económico. Esto cuando el canal interoceánico esté construido, y desde antes, cuando se canalice una de las bocas del Atrato, y aun con el estado actual del río, si al llegar la carretera no se hubiere adecuado la entrada desde el mar, porque en tal estado siempre podrían entrar al Atrato barcos de quilla de mayor capacidad de carga, que los que navegan en el Magdalena, con alguna insignificante ayuda en las barras de finísimo lodo de las bocas.

La obra sencilla del dragado de alguno de los brazos de desembocadura del Atrato está dispuesta por una Ley de la República que



está vigente, la N° 69 de 15 de diciembre de 1927, cuyo proyecto original tuvo el suscrito el honor de someter a la consideración del congreso nacional en aquel año. Y más posible quizás y a menos costo podría efectuarse el dragado de un corto canal por terreno blando y profundo en la estrecha faja que hay entre el canal navegable de la bahía Colombia, a la altura aproximada de los 8 grados y 2 minutos de latitud norte y el Atrato, en donde, antes de empezar a dividirse en brazos, es un canal amplio de más de 20 metros de profundidad, dando así la oportunidad de que las flotas recorran en casi toda su longitud el canal navegable del golfo, con gran beneficio para todas las poblaciones y empresas existentes y que vayan surgiendo en la costa colombiana del mar Caribe, las cuales disfrutarían así de mejores servicios y estímulos que los que se les pudieran prestar por la vía carretable.

Seguramente hubo error al preferir orientar la carretera hacia Urabá más bien que a la bahía de Solano, porque por esta última dirección se podría haber construido, en pocos años y con mucho menos dinero del que se ha invertido hasta hoy en la otra vía, una comunicación prácticamente interoceánica por dar acceso directo al Pacífico, y al Atlántico con el auxilio del río Atrato. Así lo hecho quedaría plenamente justificado, porque además de propiciar la fundación del mejor puerto a que Antioquia puede aspirar, se lograría un avance de mucha consideración hacia el empalme con la carretera panamericana sin solución de continuidad, y por lo tanto un paso de mucha importancia para asegurar en el futuro el paso por Medellín de una gran corriente de turismo.

Me parece que no me equivocaría al afirmar que un gran número de colombianos de activo patrimonio celebraría que el gobierno efectuara, sin pérdida de tiempo, un estudio de la ruta indicada por medio de dos comisiones que partieran simultáneamente, la una del sitio de Pulgas o lugar cercano de buenas condiciones para puerto en el río Atrato, y la otra del punto de cruce de carretera con el divorcio entre las aguas del León y Tumarandó, o de éste y Riosucio, y que al resultado de este reconocimiento preliminar, si da resultado satisfactorio, siguiera el estudio y trazado formal de la carretera, desviando hacia ésta los trabajos de construcción.

Al suscrito le parece que no es tan baladí el asunto que propone para que no merezca la atención del gobierno, de los periodistas, industriales y comerciantes y un concepto formal de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros; si se equivoca en su parecer, que se le disculpe porque no escribe por interés particular, sino en la creencia de que se lo impone su condición de buen colombiano.