
CANAL DEL NAPIPI

JUAN HENRIQUE WHITE

1917

CANAL DEL NAPIPI

Bogotá, Noviembre, 13 de 1916

Sr. Ministro de Obras Públicas.—E. S. D.

Señor:

En el Congreso se presentó un proyecto relativo al Canal del Atrato al Pacífico y algunos periódicos aplauden la idea sin conocer a fondo el asunto, y como un reto a los Estados Unidos lo cual no es político en la actualidad.

En vista de esto me tomo la libertad de incluirle algunas observaciones mías y del ingeniero Mr. W. F. Shunck, quien fue uno de los más afamados en los EE. UU., y creo que le servirán para dar alguna luz sobre el particular.

Lo que pasa hoy con Nicaragua demuestra que los anglo-americanos se aseguran, en caso de que con el tiempo un segundo Canal se considera necesario, y el del Atrato ocuparía así el tercer lugar. Pueden ser útiles al Gobierno mis observaciones, y si el Sr. Ministro considera conveniente darlas al público, puede hacerlo.

Al Departamento de Antioquia le pertenecen todas las bocas del río Atrato y la Bahía Candelaria, y en mucha parte del curso del Atrato es dueño de la ribera Oriental; por esta razón las obras públicas que acomete el Departamento para organizar en aquella región una buena administración merecen la ayuda de la Nación, pues tienden a preservar la integridad del territorio colombiano en Urabá y el Chocó.

Del Sr. Ministro,

J. H. W.

EL CANAL DEL ATRATO AL PACIFICO

En el proyectado Canal de Nicaragua, la altura del lago sobre el mar es de treinta y tres (33) metros y exigiría tantas esclusas como el de Panamá.

En el Canal de Panamá la parte más alta de la cordillera en el corte de La Culebra, es de 162 metros sobre el mar y 136 metros sobre el agua del Canal en esta sección, habiendo ganado por medio de esclusas 26 metros, altura que hay que bajar por medio de esclusas para volver al nivel del mar.

Este Canal es el más corto de todos. Para entrar al río Atrato hay que canalizar una de sus bocas, en la delta que forma en el Golfo de Urabá, o abrir un corto trayecto de canal desde la Bahía de La Candelaria en el Golfo, hasta las aguas del río donde presenten una profundidad suficiente.

La Bahía se presta para formar un magnífico puerto.

Una vez adentro en el río, este tiene de 11 hasta 15 metros de profundidad y su parte más estrecha hasta el río Napipí es de 220 metros.

Las bocas actuales solamente tienen de 1.80 metros a 2.25 de profundidad, pero por distancias cortas de 1,000 a 2,000 metros.

Una vez franca la entrada, se cortaría la vuelta de la "Vuelta Larga", abajo del pueblo de Riosucio y quizás otras, aprovechando las grandes ciénagas a las orillas del río.

Hay varias depresiones en la cordillera que divide las aguas del Atrato del Océano Pacífico.

1° El paso del río Cacarica, afluente del Atrato, al río Paya, afluente del río Tuira, que se descarga en el Golfo de San Miguel al lado del Pacífico. Aquí la expedición de Wyse y Reclus encontró en la depresión la altura de 142 metros sobre el mar; pero más al Oeste, entre el río Peranchito, afluente del Cacarica y la quebrada Monos, afluente del Cué, y éste del Tuira, la Comisión del Ferrocarril Intercontinental, al mando del Ingeniero Mr. W. F. Shunck en 1892, encontró una depresión que sólo se eleva a 122 metros sobre el mar.

"En los mapas de la Comisión Corográfica de 1864, la dirección del río Cacarica es equivocada; el río nace en la cordillera del Darién y en su principio corre al Suroeste, después de afluir el río Peranchito; corre

un trayecto hacia el Sur y luego al Este a juntarse con el Atrato.

Un canal a nivel por aquí sería muy largo y una vez bajado el nivel al de los Océanos sería difícil defenderlo de ser llenado con la carga que bajaría de los numerosos afluentes del río Tuira.

En los mapas de la región del Atrato de la Comisión Corográfica, los nombres de los ríos Saliquí y Truandó, están trocados; el Saliquí es el que está más al Norte.

Creo que la Cordillera entre estos ríos afluentes del Atrato y el Pacífico se eleva a 210 metros, y el trayecto es largo, de manera que sería más costoso hacer aquí un canal a nivel que en Panamá; y para usar de esclusas exigirían de un lago artificial como en el Istmus y a un costo el doble del actual canal.

La boca del río Saliquí se puede considerar a 4 metros sobre el mar y conocida con el nombre de la Honda.

Subiendo el Atrato hasta las inmediaciones del río Napipí, el Atrato se eleva a 22 metros sobre el mar.

De este parajo, un canal sin esclusas no se podría construir, porque ahondando el curso del Atrato hasta ponerlo en la boca del río Napipí al nivel del mar, la cuelga que esta excavación daría a los grandes afluentes del Atrato en este trayecto produciría el hecho que todos estos afluentes ahondarían sus cauces y así descargarían al Atrato, ahondada tanta carga, que el trabajo sería llenado aún con más rapidez que lo que se emplearía en excavar el lecho de dicho río, y es absurdo pensar que el descargue de los afluentes se atajaría con represas. Así esta proposición que ha sido hecha en los periodicos hace pocos años, es de pura fantasía y además exige la excavación de 1,155'000,000 metros cúbicos y ver dónde colocarlos.

Los vapores de alta mar fácilmente subirían contra la corriente natural o actual del Atrato hasta las inmediaciones de su afluente el Napipí, alcanzando así una altura de 22 metros sobre el mar.

De este lugar un canal tendría que ser excavado a este nivel hacia el Pacífico, distante unos 55 kilómetros.

Las colinas que separan el Atrato del Océano son bajas y una depresión que solamente se elevara 87 metros sobre el mar serviría para el paso.

Para pasar habría que excavar hasta bajar a 77 metros de la cima de la depresión, para dar un fondo

de 12 metros al canal; y para bajar los 22 metros al nivel del Pacífico, se necesitarían 2 ó 3 esclusas.

No se aprovecha el curso del río Napipí, pero sus aguas servirían para llenar las esclusas.

Si se toman en consideración el largo curso del Atrato que habría de recorrerse como un canal y la vuelta que esta ruta ocasionaría para ir del Atlántico al Pacífico, no ofrecería las ventajas del Canal de Nicaragua.

Empresas de esta clase no se acometen por filantropía, ni para asuntos de honor o amor propio; así, si no ofrece ventajas comerciales sobre otras empresas semejantes, no se llevará a efecto.

Algunos creen que se podía pasar por el Istmo de San Pablo, de las aguas del Atrato a las del río San Juan.

El Istmo se eleva a 110 metros sobre el mar.

El río Atrato, arriba de la boca del río Murri, su mayor afluente, apenas es navegable en verano por embarcaciones que calan 6 pies.

No se puede ahondar el cauce de los ríos Atrato y San Juan, por el hecho de que así se daría cuelga a sus afluentes —y éstos llenarían en un rato la excavación—y hacer obras de represas para evitar esto, sería demasiado costoso.

Algunos proponen la excavación de un canal independiente del río; pero este gran río, corriendo a mayor altura, no sería un buen vecino, y hay que recordar que hoy, 10 de noviembre, las aguas del Atrato cubren el terreno a sus orillas por una distancia de 5 a 10 kilómetros.

Bogotá, 10 de Noviembre de 1916.

JUAN H. WHITE

Opiniones de Mr. William F. Shunk, Ingeniero en Jefe de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental,

1891—1893.

Harrisburg. Peum. Enero 10 de 1898. Dear Mr. White:

...Hace poco me fue ofrecido el puesto de Ingeniero de la Comisión del Canal de Nicaragua, y acepté. Pero me sobrevino un ataque de malaria, y encontrando cuando fui a New York, para embarcarme, que no solamente estaba muy débil físicamente, sino que los deberes de la Comisión eran tan onerosos, que aun con buena salud yo no podía cumplir con ellos. Así, me sentí obligado a renunciar.

Esperaban mucho trabajo ejecutado en un tiempo demasiado corto. Oreo que este proyecto está destinado a fracasar. Perdí así el prestigio de la Comisión, la asociación con compañeros geniales y caballeros y la oportunidad de acabar de visitar a Ud. en el Sur, y otros viejos amigos en la América Central.

WM. F. SHUNK

Harrisburg. Peun. Junio 19 de 1898. Dear Mr. White...

...Pienso más favorablemente de Nicaragua que Ud., pero no puedo aprobar el plan de Menocal. Me parece demasiado arriesgado y precario. El enorme lago propuesto, rompiendo sus represas como en todo tiempo, sería posible, sobrepasaría cien crecientes como la de Johnstown; llevaría el pueblo al mar y volvería el puerto una playa de lodo en el lapso de tiempo que necesitaría para uno decir a un paso moderado: "Jack Robinson". Su adopción podría economizar una extensión de la excavación del Canal; pero ningún trabajo puede evitar o reducir el uso de esclusas.

¿Por qué no volver el río San Juan por un tiempo, al Pacífico por la excavación que tiene que hacer en cualquiera caso; hecho esto construir la represa en el valle angosto del río, cercano a los chorros de más abajo, el cual así se podía construir de manera estable y a un costo relativamente reducido, las esclusas necesarias, siendo así construidas en terreno seco...?

WM. F. SHUCK

Campamento número 2, cerca a Cajabainba, Ecuador.

Diciembre 20 de 1898. Dear Mr. White.. ..En cuanto a canales, la cuestión principal como ya lo veo, es, sin considerar lo de longitud o costo, cuál daría a nosotros la vía más corta a nuestra costa del Pacífico. En mi opinión; Nicaragua responde mejor. Pero estoy de acuerdo con Ud. de que el valle del Atrato es nuestra mejor vía comercial para los puertos de la costa Sur del Pacífico. Lo que Ud. informa sería en casi todo, datos nuevos para la mayor parte de nuestros hombres públicos y yo puedo suplementarlos con unas consideraciones adicionales...

WM. F. SHUN

NOTAS ADICIONALES

Hago distinción entre intereses nacionales y generales e intereses comerciales.

El Ferrocarril del Cauca al Atrato y Pacífico lo considero de necesidad nacional, y debe ser construido por el Gobierno, pues los provechos industriales que favorecería esta vía tardarían en su desarrollo.

La vía de Urabá por El León y Riosucio, por los primeros 164 kilómetros, la considero una especulación que halaga al capitalista por las siguientes razones:

La región del río León es la que más taguales tiene, los más cercanos al mar. (Antes de la guerra exportó 7,000 toneladas en 1913); El consumo de las fábricas en Europa se puede estimar en 20,000 toneladas, cantidad que, facilitado el transporte por un ferrocarril, puede suministrar la región, y aún más; la posición de estos taguales cerca a la Costa Atlántica permitiría que entrara en competencia, con ventajas, en

el costo de transportación con los puertos de Guayaquil y Tumaco, pues se evitaría el flete en el Pacífico y peaje del Canal. La industria hoy es reducida a las inmediaciones de los riachuelos navegables por canoas que bajan el fruto al río León, donde se cargan barquetones de 30 a 70 toneladas de capacidad, que lo conducen a Cartagena; pasa pues por cargada de las canoas, descargada de éstas y cargada de las barquetonas, las cuales demoran bastante en El León aguardando que las canoas bajen por los afluentes la carga. Con un ferrocarril, solamente habrá que cargar éste, y descargar y cargar el vapor de alta mar, tres operaciones en vez de cinco.

La región toda presenta montes de maderas exportables; hasta hoy sólo se han extraído los cedros cercanos a las vías fluviales; las maderas finas que no naden no se han podido transportar y sólo el cedro cercano a las aguas se ha utilizado; así en los primeros años la madera daría tráfico y con el desmonte resultarían dehesas, cacaotales, arroyales, ingenios de azúcar, cafetales, etc., y el costo del desmonte para establecer estas industrias vendría a ser trabajo productivo en vez de pérdida y demoras.

En casos de transportación por bueyes en terrenos semejantes al León pero con más recursos, una tonelada cuesta 70 centavos por milla y un ferrocarril establecido en el Brasil rebajó el costo a 8/10 cs.

Como he dicho atrás el territorio del León es sumamente fértil y de variados climas, regado con muchas aguas, y la agricultura se desarrollaría allí con ventajas.

En el Occidente de Antioquia, en los ramales que se desprenden de la cordillera occidental hacia el Atrato, existen minerales de cobre tanto nativo como óxidos y sulfuros en grandes cantidades, es decir, existe en esta región la formación geológica, que tanta utilidad ha proporcionado a Chile y Bolivia. En la actualidad no llaman la atención, pues por falta de vías económicas hoy no son exportables. Construida la segunda Sección de 49 kilómetros, el ferrocarril llegaría al centro de esta región y los minerales proporcionarían un tráfico enorme.

Como el gradiente desde esta región al mar va descendiendo, el transporte de la carga se haría en términos muy favorables, y poco tiempo pasaría para ver diferentes minas conectadas por ramales cortos y con cables aéreos con la línea principal, y contribuyendo así las minas con 500 a 1,000 toneladas diarias de carga.

En el Municipio de Dabeiba el algodón y cacao, la caña de azúcar y tabaco se producen de una manera

excepcional, y en Frontino y Cañasgordas el cafeto se produce bien. Por la falta de vías económicas para la exportación de estos frutos, solamente se cultivan para llenar las necesidades locales.

Hulla de superior calidad se encuentra en las inmediaciones del pueblo de Dabeiba, y en la región del León; en el Municipio de Turbo, existen fuentes de petróleo.

En ninguna parte de Colombia puede una vía férrea de 164 kilómetros de largo, arrancando de la orilla del mar, ofrecer elementos como esta región, para proporcionar un tráfico enorme; 2,000 toneladas diarias son fáciles de obtener y la construcción de la vía no ofrece dificultades; en 164 kilómetros asciende solamente 525 metros sobre el mar.

En el territorio recorrido por la vía no tenemos la zona de las lluvias que se encuentra en el Chocó, o más al Sur la acción benéfica de las brisas o vientos del Norte alcanza a sentirse en todo el León, y desmontada la región su acción se extendería más al Sur. En la mitad del curso del León se encuentra la única hacienda de ganado que merece el nombre de tal, y periódicamente se empradizan los potreros de pará; por medio del fuego y el monte tumbado aun en los llanos se quema en los Abriles.

Medellín, 10 de febrero de 1917.

JUAN H. WHITE

COPIA DE UN INFORME QUE DI EN OCTUBRE

La Ley 64 de 1913 trata de la vía férrea y ordena el envío de una Comisión de Ingenieros para estudiar la vía, etc. Ofrece subvencionar la vía a razón de \$ 15,000 kilómetro.

Como empresa nacional no creo que se deben fijar los puntos terminales de la vía Urabá—Medellín.

Si se limpiara una de las bocas del Atrato de manera que vapores de alta mar pudieran entrar al río (y la tal limpia no costaría sino unos \$ 200,000), los vapores subirían sin obstáculo a las inmediaciones del río Murri. En este caso creo que una empresa Nacional debe partir del río Cauca en el Departamento de

Antioquia al río Atrato 207 kilómetros, costo \$5.551,000; la subida del Cauca a la cordillera, a 2,5 %, 58 kilómetros, a razón de \$ 36,000 el kilómetro.

Convendría a la Nación seguir la vía al Pacífico, 61 kilómetros, \$ 1.189,500. Así quedarían los Departamentos de Antioquia, Caldas y El Valle en comunicación directa con el Atlántico, y Antioquia y Caldas en condiciones más económicas que por Buenaventura.

De Urabá se debe emprender otra línea que con el tiempo serviría como un ramal del anterior, y así completar la vía directa a Urabá, pero no creo que conviene en el principio pensar en tanto sino hacer una vía de Urabá a Riosucio, 115 Kilómetros, su costo, \$ 1.725,000. Esta vía seguiría por el Valle del León, el territorio más fértil en Colombia para la agricultura y el mejor para empresas bananeras, montes llenos de maderas y a la distancia de 5 a 15 kilómetros de la vía, en toda su longitud, terrenos para café y en inmediación de la vía para dehesas, cacao, etc.

Prolongando esta vía 49 kilómetros al costo de \$ 1.164,000, llegaría al centro de un territorio rico en minerales de cobre, y si las empresas mineras construyeran ramales de vía angosta para bajar los minerales a la línea principal, el tráfico sería enorme. Así, con 164 kilómetros del mar llegaría la vía al centro minero.

La boca del León habría que draguearla y en su ribera construir un warfe; esto costaría \$ 150,000; así el total sería \$ 3.000,000.

Suponiendo que se acogiera la Ley general de \$ 10,000 el kilómetro como subvención, se necesitarían para los primeros 115 kilómetros \$ 750,000, y una vez hecho este trayecto, todo el Occidente de Antioquia, o digamos los Municipios de Antioquia, Buriticá, Giraldo, Cañasgordas, Frontino, Peque, Ituango, Abriaquí y Dabeiba acudirían a esta línea; Frontino, el Centro, quedaría a 85 kilómetros distante, por un buen camino de herradura.

La prolongación de esta vía de 164 kilómetros a empatar con la nacional del río Cauca al Atrato y Pacífico sería de 70 kilómetros; su costo, \$ 1.675,500, abriendo un territorio rico en minerales y terrenos.

La construcción del puerto debe ser negocio aparte con derecho de cobrar, no tanto como se dio a la Compañía Consorcio Albinger.

Se necesita, pues, una concesión para el puerto y los primeros 115 kilómetros de vía, con derecho

preferente para las prolongaciones.

La Compañía Alemana Bananera está en mora con la construcción de su warfe en unos cuatro años y la concesión sobre 6 leguas de costa debe ser declarada nula. La empresa quebró.

La Compañía United Fruit y otros capitalistas americanos suscribirían el capital para la primera sección.

Bogotá, Octubre de 1916.

JUAN H. WHITE